Directives de carrossage

TRUCKNOLOGY® GENERATION A (TGA)

Edition 2012 version 1.0

EDITEUR

MAN Truck & Bus AG

(appelée MAN par la suite)

Département SMTSE-ESC

Engineering Services

Consultation

Dachauer Str. 667

D - 80995 München

E-Mail:

esc@man.eu

Fax:

+ 49 (0) 89 1580 4264

Sous réserve de modifications en raison de l'évolution technique.

© 2012 MAN Truck & Bus AG

Toute réimpression, reproduction ou traduction, même partielle, est interdite sans l'autorisation écrite de MAN Truck & Bus AG. Tous droits expressément réservés à MAN, en particulier ceux d'après la loi sur la propriété intellectuelle.

Trucknology® et MANTED® sont des marques déposées de MAN Truck & Bus AG.

Les dénominations constituant des marques sont protégées pour leur détendeur spécifique, même sans identification (® ™).

TRUCKNOLOGY® GENERATION A (TGA)

1. Validité et conventions juridiques 1
1.1 Validité 1
1.2 Responsabilité et processus d'homologation 1
1.2.1 Conditions préalables 1
1.2.2 Responsabilité 2
1.2.3 Assurance qualité 2
1.2.4 Autorisation 3
1.2.5 Présentation des documents 3
1.2.6 Homologation 4
1.2.7 Responsabilité pour vices 7
1.2.8 Responsabilité produit 8
1.2.9 Sécurité de fonctionnement et sécurité routière 8
1.2.10 Instructions des entreprises de carrosserie et de transformation 10
1.2.11 Limitation de la responsabilité pour les accessoires / pièces de rechange 11
2. Identification du produit 11
2.1 Désignation du produit, formule de roue 11
2.1.1 Désignation de porte 11
2.1.2 Description de variante 11
2.1.3 Formule des roues 12
2.1.4 Suffixe 13
2.2 Numéro du type, numéro d'identification du véhicule, numéro du véhicule, numéro du 14
véhicule de base 14
2.3 Utilisation de marques de fabrique 18
2.4 Cabines 19
2.5 Variantes de moteur 21
3. Bases techniques générales 22
3.1 Surcharge sur les essieux, chargement unilatéral 22
3.2 Charge minimale sur l'essieu avant 24
3.3 Roues, circonférence de roulement 25
3.4 Longueur autorisée du porte-à-faux 25
3.5 Empattement théorique, porte-à faux, centre théorique d'essieu 26
3.6 Calcul de la charge sur les essieux et pesage 28
3.7 Opérations de contrôle / réglage après le montage de la carrosserie 29
3.8 Remarques concernant MAN Hydrodrive® 30

4. Modification du châssis 30
4.1 Matériau pour les cadres 30
4.1.1 Matériau de faux-châssis 35
4.2 Protection contre la corrosion 35
4.3 Perçages, rivets et assemblages par vis dans le cadre 35
4.4 Modification du cadre 38
4.4.1 Soudage sur le cadre 38
4.4.2 Modification du porte-à-faux du cadre 40
4.4.3 Modifications de l'empattement 42
4.5 Montage ultérieur d'organes supplémentaires, de pièces rapportées et d'accessoires 48
4.6 Arbres de transmission 48
4.6.1 Articulation simple 49
4.6.2 Arbre de transmission avec deux articulations 49
4.6.3 Agencement spatial de l'arbre de transmission 50
4.6.3.1 Chaîne d'arbres de transmission 51
4.6.3.2 Forces dans le système d'arbre de transmission 52
4.6.4 Modification de la disposition des arbres de transmission dans la chaîne cinématique des châssis MAN 52 53
4.7 Modification de la formule des roues 53
4.8 Dispositifs d'accouplement 53
4.8.1 Bases 55
4.8.2 Dispositif d'attelage, valeur D 55
4.9 Tracteurs de semi-remorque et modification du type de véhicule camion/tracteur de semi-remorque 56
4.9.1 Trains routiers articulés 56
4.9.2 Transformation d'un camion en tracteur de semi-remorque et d'un tracteur de semi-remorque en camion 56 59
4.10 Modifications de la cabine 59
4.10.1 Généralités 59
4.10.2 Déflecteur, superstructure de pavillon, passerelle de pavillon 59
4.10.3 Cabines de pavillon 62
4.11 Eléments rapportés sur le cadre 63
4.11.1 Protection anti-encastrement arrière 63
4.11.2 Dispositif anti-encastrement avant FUP (FUP= front underride protection) 65
4.11.3 Dispositif de protection latérale 66
4.12 Modifications dans l'environnement du moteur 68
4.12.1 Modification au niveau de l'admission d'air et du guidage des gaz d'échappement 68
4.12.2 Prescription supplémentaire en cas de modifications du système AdBlue® / du système d'échappement sur les véhicules Euro 5 70 70
4.12.3 Refroidissement du moteur 78
4.12.4 Capsulage du moteur, insonorisation 78
4.13 Montage d'autres boîtes de vitesses mécaniques, boîtes de vitesses automatiques et boîtes de transfert 78 78

5. Carrosserie **78**
5.1 Généralités **78**
5.1.1 Directive relative aux machines (2006/42/CE) **80**
5.1.2 Marquage CE (marquage de conformité CE selon la directive 2006/42/CE) **82**
5.2 Protection contre la corrosion **83**
5.3 Faux-châssis **83**
5.3.1 Généralités **83**
5.3.2 Matériaux autorisés, limite d'élasticité **84**
5.3.3 Configuration des faux-châssis **86**
5.3.4 Fixation des faux châssis et des carrosseries **87**
5.3.5 Assemblages boulonnés et rivetés **88**
5.3.6 Assemblage à introduction de poussée souple **91**
5.3.7 Assemblage à introduction de poussée rigide **94**
5.4 Carrosseries **94**
5.4.1 Contrôle des carrosseries **94**
5.4.2 Plateaux-ridelles et fourgons **95**
5.4.3 Hayon élévateur **96**
5.4.4 Conteneurs amovibles **104**
5.4.5 Carrosseries autoportantes sans faux-châssis **105**
5.4.6 Carrosserie à sellette **105**
5.4.7 Carrosserie des types citerne et réservoir **108**
5.4.8 Benne basculante **110**
5.4.9 Multibennes, bennes de dépose et bennes amovibles sur galets **111**
5.4.10 Appuyer les véhicules à suspension pneumatique **112**
5.4.11 Grue de chargement **113**
5.4.12 Treuils **123**
5.4.13 Malaxeurs à béton **123**
5.4.14 Transporteurs de voiture **124**

6. Système électrique, système électronique, câbles 125
6.1 Généralités 125
6.2 Pose de câble, câble de masse 125
6.3 Traitement des batteries 125
6.3.1 Traitement et entretien des batteries 125
6.3.2 Traitement et entretien des batteries avec technologie PAG 126
6.4 Schémas électriques supplémentaires et plans des faisceaux de câbles 127
6.5 Consommateurs supplémentaires 127
6.6 Système d'éclairage 130
6.7 Compatibilité électromagnétique 130
6.8 Appareils radio et antennes 131
6.9 Interfaces sur le véhicule, pré-équipements pour la carrosserie 133
6.9.1 Interface électrique du hayon élévateur 133
6.9.2 Dispositif de démarrage / d'arrêt à l'extrémité du cadre 133
6.9.3 Prélever le signal de vitesse 133
6.10 Electronique 134
6.10.1 Concept pour l'affichage et l'instrumentation 134
6.10.2 Concept de diagnostic et paramétrage avec MAN-cats® 134
6.10.3 Paramétrage de l'électronique du véhicule 134
6.10.4 Capteur de lacet ESP 135

7. Prises de mouvement (voir le fascicule séparé) **136**
8. Freins, conduites **136**
8.1 ALB, frein EBS **136**
8.2 Conduites de frein et d'air comprimé **136**
8.2.1 Principes de base **136**
8.2.2 Connecteur, système Voss 232 **137**
8.2.3 Pose et fixation des conduites **138**
8.2.4 Perte d'air comprimé **140**
8.3 Raccordement des consommateurs auxiliaires **140**
8.4 Postéquipement de freins permanents d'une origine autre que MAN **142**
9. Calculs **142**
9.1 Vitesse **142**
9.2 Degré de rendement **143**
9.3 Force de traction **144**
9.4 Aptitude en côte **145**
9.4.1 Distance parcourue en cas de montée ou de descente **145**
9.4.2 Angle d'inclinaison de la montée ou de la descente **145**
9.4.3 Calcul de l'aptitude en côte **146**
9.5 Couple **150**
9.6 Puissance **151**
9.7 Régimes de la prise de mouvement sur la boîte de transfert **153**
9.8 Résistances à l'avancement **154**
9.9 Cercle de braquage **157**
9.10 Calcul de la charge sur les essieux **159**
9.10.1 Exécution d'un calcul de la charge sur les essieux **159**
9.10.2 Calcul du poids avec l'essieu traîné relevé **162**
9.11 Longueur des appuis de carrosserie en cas de carrosserie sans faux-châssis **164**
9.12 Dispositifs d'accouplement **165**
9.12.1 Dispositif d'attelage **165**
9.12.2 Remorque à timon rigide / à essieux centraux **165**
9.12.3 Sellette d'attelage **167**

Les numéros appelés ESC sur les illustrations servent à l'organisation interne.
Ils n'ont aucune signification pour le lecteur.

S'il n'y a pas d'indication contraire, toutes les mesures sont en mm et tous les poids et charges en kg.

1. Validité et conventions juridiques

1.1 Validité

Ces directives sont obligatoires, des exceptions ne peuvent être accordées – en cas de faisabilité technique – que sur demande écrite adressée à MAN, département SMTSE-ESC, voir l'adresse en haut sous « Editeur ».

1.2 Responsabilité et processus d'homologation

1.2.1 Conditions préalables

L'entreprise doit respecter en plus de ces directives pour les carrosseries, la totalité des

- lois et décrets
- directives de prévention des accidents
- manuels du chauffeur

concernant le fonctionnement et la carrosserie du véhicule. Les normes ne sont que des standards techniques ne définissant donc que les exigences minima à observer. Celui qui ne s'efforce pas de respecter ces exigences minima fait preuve de négligence.
Les normes sont obligatoires dès lors qu'elles font partie de la réglementation.

Des renseignements donnés au téléphone par MAN suite à des demandes ne nous engagent en aucun cas, à moins qu'ils ne soient confirmés par écrit. Les questions doivent être adressées au service compétent de MAN. Les indications se rapportent à des conditions d'utilisation usuelles en Europe. Les dimensions, les poids et les autres valeurs de base qui en diffèrent doivent être pris en compte lors de la conception de la carrosserie, de sa fixation et de la configuration du faux-châssis. La société qui se charge des travaux doit faire en sorte que l'ensemble du véhicule résiste aux conditions d'utilisation.

Les constructeurs ont élaboré leurs propres directives pour certains organes comme p. ex. les grues de chargement, les hayons élévateurs, les treuils, etc. Celles-ci doivent également être respectées dans la mesure où elles apportent d'autres prescriptions qui ne figurent pas dans les directives MAN.

Les indications relatives aux

- dispositions légales
- directives en matière de prévention des accidents
- prescriptions des Caisses de Prévoyance contre les accidents
- règlement d'exécution des travaux
- autres directives et références

ne sont en aucun cas exhaustives et servent uniquement de première information.
Elles ne remplacent aucunement l'obligation de propre contrôle de l'entreprise.

La consommation de carburant est considérablement influencée par les modifications apportées au véhicule, par la carrosserie et sa configuration ainsi que par le fonctionnement d'éléments supplémentaires à l'aide du moteur du véhicule. Il est donc demandé à la société effectuant les travaux qu'elle conçoive la construction de manière à ce que la consommation de carburant reste aussi faible que possible.

1.2.2 Responsabilité

L'entreprise qui fabrique, monte la carrosserie ou procède à la modification (responsabilité du constructeur) est toujours et intégralement responsable

- de la conception
- de la production
- du montage des carrosseries
- des modifications du châssis

autant d'opérations devant être effectuées suivant les règles de l'art. Il en est de même si MAN a expressément autorisé la carrosserie ou la modification. Le constructeur de la carrosserie continue d'être responsable de son produit même si MAN a autorisé par écrit les carrosseries / transformations. Si l'entreprise effectuant les travaux détecte une erreur au stade de la planification ou dans les intentions

- du client
- de l'utilisateur
- de son propre personnel
- du constructeur du véhicule

elle doit alors attirer l'attention de celui-ci sur l'erreur en question.

L'entreprise est responsable du fait que

- la sécurité de fonctionnement
- la sécurité en roulant
- la possibilité d'entretien
- les propriétés dynamiques du véhicule

ne présentent pas de qualité préjudiciable.

Pour ce qui est de la sécurité routière, l'entreprise doit procéder selon les techniques les plus récentes et les règles de l'art en ce qui concerne les points suivants:

- conception
- production des carrosseries
- montage des carrosseries
- modification du châssis
- instructions
- directives d'utilisation.

Il faut par ailleurs tenir compte de conditions d'utilisation très difficiles.

1.2.3 Assurance qualité

Une surveillance permanente de la qualité est également indispensable lors de l'exécution, des transformations et de la fabrication / du montage des carrosseries afin de satisfaire pleinement nos clients et en tenant aussi compte de la législation internationale régissant la responsabilité produit/producteur. Ce qui suppose un système d'assurance - qualité qui fonctionne.
Il est recommandé au constructeur de carrosseries de mettre en place un système de gestion de la qualité (p. ex. selon DIN EN ISO 9000 ff ou VDA 8) conforme aux exigences générales et aux règles reconnues et d'apporter la preuve de son existence.

Si MAN passe commande de la carrosserie ou de la modification, une preuve de qualification est exigée. La MAN Nutzfahrzeuge AG se réserve le droit de procéder chez le fournisseur à un audit des systèmes selon VDA 8 ou à examiner le déroulement des processus.

Le volume 8 du VDA est mis au point en concertation avec les associations de constructeurs de carrosseries **ZKF** (Association Centrale pour la technique des carrosseries des véhicules) et **BV**M (Association fédérale du groupement des métiers du travail des métaux en Allemagne) ainsi que **ZDH** (Association Centrale de l'Artisanat allemand).

Publications:
Volume 8 du VDA,
Les exigences minimales requises pour un système de gestion des constructeurs de remorques et carrosseries sont disponibles à la Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), http://www.vda-qmc.de.

1.2.4 Autorisation

Une autorisation délivrée par MAN n'est pas nécessaire pour une carrosserie ou une modification d'un châssis, si les carrosseries ou les modifications ont été réalisées d'après les présentes directives. Si MAN autorise une carrosserie ou une modification de châssis, cette autorisation se réfère

- pour les carrosseries, uniquement à la compatibilité avec le châssis considéré et les interfaces en rapport avec la carrosserie (p. ex. dimensionnement et fixation du faux-châssis)
- pour les modifications des châssis, uniquement à l'adaptation de la conception du châssis concerné.

La mention inscrite par MAN sur les documents techniques présentés afin d'attester son autorisation ne contient pas la vérification des points

- du fonctionnement
- de la conception
- de l'équipement de la carrosserie ou de la modification.

L'observation des présentes directives pour les carrosseries ne dégage pas l'utilisateur de son obligation d'exécuter impeccablement la carrosserie ou la modification. La remarque attestant l'autorisation ne concerne que les mesures ou les pièces ressortant des documents techniques présentés.
MAN se réserve le droit de refuser des autorisations de carrossage ou des modifications même si une autorisation comparable a déjà été accordée antérieurement. Le progrès technique ne permet pas automatiquement un traitement identique.
MAN se réserve en outre le droit de modifier à tout moment ses directives pour les carrosseries ou d'imposer pour chaque châssis des instructions divergeant des directives en question.
Pour simplifier la procédure, MAN peut décerner une autorisation globale si plusieurs châssis identiques font l'objet de carrosseries ou de modifications en tous points semblables.

1.2.5 Présentation des documents

Des documents ne doivent être transmis à MAN que si les carrosseries ou les transformations divergent des présentes directives de carrossage. Si c'est le cas, des documents techniques pouvant être contrôlés doivent être présentés au département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») avant le début des travaux sur le véhicule.
On ne peut commencer la carrosserie/la transformation qu'après autorisation écrite de MAN.

Afin d'être rapide la procédure d'autorisation exige:

- des documents en deux exemplaires
- un nombre aussi réduit que possible de manuscrits
- des renseignements et documents techniques complets.

Les renseignements suivants doivent y figurer:

Le type de véhicule (code de type, voir chapitre 2.2) avec

- la version de la cabine
- l'empattement
- le porte-à-faux du châssis

• Le numéro d'identification du véhicule ou numéro du véhicule (si existant voir chapitre 2.2), le marquage des divergences par rapport à ces directives de carrosserie dans tous les documents!
• Les charges et leurs points d'application:
  - les forces résultant de la carrosserie
• Le calcul de la charge sur essieu
• Les conditions spéciales d'utilisation:
• Le faux-châssis:
  - les matériaux et valeurs de section
  - les cotes
  - le type de profilé
  - la disposition des traverses dans le châssis auxiliaire
  - les particularités de la conception du faux-châssis
  - les modifications de section
  - les renforcements supplémentaires
  - les coudages etc.
• Le moyens de fixation:
  - le positionnement (par rapport au châssis)
  - le type
  - la taille
  - la quantité.

Documents ne faisant pas l'objet d'un contrôle ou d'une autorisation:

- nomenclatures
- prospectus
- photos
- autres informations sans engagement

Les plans ne sont valables qu'à condition de porter le numéro qui leur a été attribué. Il est donc interdit de dessiner les carrosseries et les modifications dans les plans des châssis mis à disposition par MAN et de les présenter pour autorisation.

1.2.6 Homologation

Les lois nationales et les prescriptions techniques pour l'homologation du véhicule en cas de modifications doivent être respectées. Les modifications effectuées sur le châssis doivent être présentées pour évaluation à un service technique.

L'entreprise exécutant les travaux reste responsable même après l'homologation du véhicule si les administrations compétentes délivrent une homologation sans connaître la sécurité de fonctionnement du produit.

Modules de coopération multiétape selon 2007/46/CE

I. Processus
IDans le cadre du processus multiétape selon l'annexe XVII de la directive 2007/46/CE chaque constructeur est responsable de l'autorisation et de la conformité de la production de tous les systèmes, composants ou entités techniques autonomes fabriqués par ses soins ou ajoutés dans une étape antérieure de fabrication.
Le carrossier est constructeur de la deuxième étape ou d'une étape ultérieure de production 2007/46/CE.

II. Responsabilités
Le carrossier est fondamentalement responsable :
- des modifications qu'il a apportées au véhicule de base.
- des objets déjà autorisés dans une étape antérieure quand suite à des modifications au niveau du véhicule de base des autorisations délivrées au préalable pour ce véhicule ne peuvent plus être appliquées.
- du respect des prescriptions légales nationales/internationales, et notamment de celles du pays de destination, pour les modifications effectuées.
- de la présentation à un service technique, pour évaluation, des modifications qu'il a effectuées.
- de la documentation par ses soins du respect des prescriptions légales dans la forme appropriée (rapport de contrôle et/ou autorisation et documents selon la situation juridique du pays de destination).

En tant que constructeur du véhicule de base, MAN a fondamentalement la responsabilité :

- de mettre à disposition du carrossier sur demande les documents d'homologation (autorisations CE/CEE) pour l'étendue de livraison du véhicule de base sous forme électronique.

III. Marquage des véhicules
Un numéro d'identification du véhicule (NIV) est attribué au véhicule respectif par MAN en tant que constructeur du véhicule de base incomplet.

Les exigences de l'annexe XVII de la directive 2007/46/CE et les instructions de processus publiées à ce sujet sont fondamentalement valables.

IV. Conformité de la production (CoP)
Les exigences des différentes directives CE et de l'annexe X de la directive 2007/46/EG ainsi que celles de l'annexe 2 de l'accord CCE de 1958 sont fondamentalement valables.

V. Mise à disposition des documents pour l'homologation/l'étape suivante
Selon l'annexe XVII de la directive 2007/46/CE, MAN, en tant que constructeur du véhicule de base, met à disposition du ou des carrossiers les autorisations du système CE/CEE disponibles pour le véhicule de base et le Certificate of Conformity (CoC) sous forme électronique.

Cas 1 : Homologation en Allemagne
Dans le cas d'une maîtrise d'œuvre de MAN (transaction à une seule facture) le(s) carrossier(s) est/sont en tant que constructeurs de l'étape/des étapes suivante(s) tenu(s) de mettre les documents suivants à disposition sous forme électronique:

Cas A: les conditions individuelles de livraison prévoient un processus de réception/d'autorisation et d'homologation par le constructeur de véhicules (MAN)

1. Dans le cas d'une réception globale existante et valable selon 2007/46/CE pour les étapes de réalisation un CoC. Sur demande, les réceptions de système CE/CEE existantes ou les rapports de contrôle techniques doivent être mis à disposition.

2. Alternative au point 1. : les rapports de contrôle et les documents de réception nécessaires dans le cadre du processus de réception individuelle selon le §13 EG-FGV .

La date ultime pour la remise des documents ci-dessus sous forme imprimable est le jour de la livraison en retour du véhicule complété au lieu convenu par contrat.

Les documents doivent être transmis à l'adresse documents@de.man-mn.com.

Dans les cas où MAN reçoit un CoC du carrossier, l'original de ce CoC peut uniquement être créé par MAN sur ordre du carrossier.

Cas B: Le partenaire contractuel ou le constructeur de la dernière étape de réalisation du véhicule effectue le processus de réception/d'autorisation et d'homologation.

1. Aucun, le processus d'homologation relève de la responsabilité du partenaire contractuel ou du constructeur de la dernière étape de réalisation du véhicule.

Dans tous les autres cas ; le processus de réception/d'autorisation et d'homologation est effectué par le constructeur de la dernière étape de réalisation du véhicule ou par le partenaire contractuel correspondant.

Cas 2: *Homologation hors d'Allemagne dans la zone d'application de la directive* 2007/46/EG
Dans le cas d'une maîtrise d'œuvre de MAN, le carrossier s'engage en tant que constructeur de la dernière étape à mettre à disposition de l'organisation de distribution compétente ou de l'importateur tous les documents de réception/d'homologation, sous forme électronique, nécessaires pour toutes les modifications des étapes de fabrication suivantes au-delà du véhicule de base.

Indépendamment d'éventuelles maîtrises d'œuvre des importateurs, le processus de réception/d'autorisation et d'homologation est effectué par le constructeur de la dernière étape de réalisation du véhicule ou par le partenaire contractuel correspondant.

L'importateur respectif du pays ou le partenaire contractuel correspondant est compétent et responsable pour le processus d'homologation.

MAN ne fournit pas de données nationales pour l'homologation, qui dépassent l'annexe IX de la directive 2007/46/EG pour les véhicules incomplets ; cela vaut également et en particulier pour les codes de type nationaux et les codages des indications techniques de base.

En tant que constructeur, MAN se réserve le droit, après vérification adéquate de la faisabilité et de la mise en œuvre rentable, de fournir, après des accords conclus spécialement avec des organisations et importateurs nationaux, des données pour l'homologation nationale, qui dépassent l'étendue décrite ci-dessus (p. ex. des plaques constructeur etc.). Les demandes en ce sens doivent être adressées à documents@de.man-mn.com.

VI. Accord de confidentialité
Sans l'accord exprès de MAN, le carrossier n'est pas autorisé à transmettre à des tiers les documents de réception mis à disposition par MAN.

A l'exception de la transmission des documents directement en rapport avec l'homologation aux personnes des institutions suivantes:

- Partenaires de distribution MAN
- Services techniques et organismes de contrôle
- Autorités compétentes en matière de réception
- Autorités d'immatriculation ou services d'immatriculation mandatés par l'Etat

Homologation de type pour

TiB (Truck in the Box),

CiB (Chassis in the Box), **BiB** (Bus in the Box),

CKD (Complete Knocked Down),

SKD (Semi Knocked Down),

PKD (Partly Knocked Down)

Pour ces versions MAN n'intervient pas en tant que constructeur au sens de la directive 2007/46/EG et la responsabilité pour le processus d'homologation et d'immatriculation relève du constructeur de ces véhicules.

Les contenus contractuels conclus avec MAN sont fondamentalement valables.

La société MAN ne fournit pas par principe de données importantes en termes de réglementation pour les véhicules complétés. Les documents d'homologation, mis à disposition par MAN sous forme électronique, pour les composants soumis à une autorisation préalable, comme p. ex. le moteur, représentent une exception.

Cela n'exclut pas cependant que MAN se réserve le droit, après vérification adéquate de la faisabilité et de la mise en œuvre rentable, de fournir, après des accords conclus spécialement avec des organisations et importateurs nationaux, des données pour l'homologation nationale, qui dépassent l'étendue décrite ci-dessus (p. ex. des plaques constructeur etc.).
Les demandes correspondantes doivent être adressées au département d'homologation de la société MAN.

1.2.7 Responsabilité pour vices

Les droits résultant de la responsabilité pour vices ne s'exercent que dans le cadre du contrat d'achat entre l'acheteur et le vendeur. Le vendeur de l'objet livré est donc tenu de respecter ses obligations en matière de responsabilité pour vices. Aucun droit ne peut être exercé contre MAN si le défaut faisant l'objet de la réclamation provient du fait que

- ces directives de carrossage n'ont pas été respectées
- un châssis ne convenant pas à l'utilisation prévue du véhicule a été choisi
- le dommage subi par le châssis a été provoqué par
  - la carrosserie
  - la nature/l'exécution du montage de la carrosserie
  - la modification du châssis
  - une utilisation non conforme.

1.2.8 Responsabilité produit

Les défauts constatés par MAN dans l'exécution du travail doivent être corrigés. Dès lors que la loi le permet, toute responsabilité de MAN est exclue en particulier au titre des dommages ultérieurs.

La responsabilité produit détermine :

- la responsabilité du fabricant pour son produit ou un produit partiel
- le droit à un dédommagement du fabricant impliqué à l'encontre du fabricant d'un produit partiel intégré dès lors que le dommage est dû à un vice du produit partiel.

L'entreprise réalisant la carrosserie ou la modification du châssis doit dégager MAN de toute responsabilité à l'égard de son client ou d'autres tiers dès lors qu'un dommage provient du fait que

- l'entreprise n'a pas respecté les présentes directives de carrossage
- la carrosserie ou la modification du châssis ont provoqué des dommages parce que
  - la conception
  - la fabrication
  - le montage
  - les instructions

  étaient incorrectes ou erronées
- d'une façon quelconque, les principes de base convenus n'ont pas été respectés.

1.2.9 Sécurité de fonctionnement et sécurité routière

Pour établir la sécurité de fonctionnement et la sécurité routière et maintenir les droits de garantie, le carrossier doit respecter soigneusement les instructions dans ces directives de carrossage. En cas de non-respect, MAN n'assume aucune responsabilité. Avant de commencer tout travail de carrosserie, de transformation ou de montage, le carrossier doit avoir également connaissance des chapitres du manuel d'utilisation en rapport avec ses travaux. Les dangers ne peuvent pas sinon être reconnus et d'autres personnes peuvent être mises en danger.

MAN peut ne pas être responsable pour la fiabilité, la sécurité et l'aptitude si :

- les carrosseries ne sont pas fabriquées/montées selon ces directives de carrossage
- des pièces d'origine ou homologuées et des transformations sont remplacées par d'autres pièces
- des modifications non autorisées ont été effectuées sur le véhicule.

Les autorisations de tiers, p. ex. d'organes de contrôle ou les autorisations administratives n'excluent pas les risques pour la sécurité.

Les entreprises travaillant sur le châssis / le véhicule sont responsables des dommages dus à une sécurité insuffisante au niveau du fonctionnement et de l'exploitation ou à des directives d'utilisation incorrectes. MAN exige donc du carrossier ou de l'entreprise transformant le véhicule :

- une sécurité maximum en conformité avec la technique la plus récente
- des directives d'utilisation compréhensibles et suffisantes
- des panneaux indicateurs bien visibles et permanents aux endroits dangereux pour l'utilisateur et/ou des tierces personnes
- l'observation des mesures de protection nécessaires (p. ex. protection contre incendie et explosion)
- des informations complètes en matière de toxicologie
- des informations complètes en matière d'écologie.

La sécurité est prioritaire ! Il convient d'avoir recours à toutes les possibilités techniques permettant d'éviter des anomalies durant le fonctionnement et l'exploitation.
Ceci s'applique également à

- la sécurité active = prévention d'accidents. En font partie :
  - la sécurité de conduite en tant que résultat de la conception globale du véhicule y compris la carrosserie
  - la sécurité au niveau de la forme physique due à une fatigue corporelle aussi faible que possible des occupants du véhicule du fait de vibrations, bruits, influences climatiques, etc.
  - la sécurité au niveau des perceptions essentiellement grâce à une configuration correcte des dispositifs d'éclairage, des dispositifs d'avertissement, à une visibilité directe suffisante, à une visibilité indirecte suffisante
  - la sécurité au niveau des manœuvres ce qui comprend la possibilité d'une utilisation idéale de la totalité des dispositifs et équipements, y compris ceux de la carrosserie
- la sécurité passive = éviter et réduire les conséquences des accidents. En font partie :
  - la sécurité extérieure p. ex. la configuration de l'extérieur du véhicule et de la carrosserie quant au comportement aux déformations, le montage des dispositifs de protection
  - la sécurité intérieure qui englobe la protection des occupants des véhicules, mais aussi les cabines montées par les sociétés fabriquant les carrosseries.

Les conditions climatiques et d'environnement ont des répercussions sur :

- la sécurité de fonctionnement
- la disponibilité
- le comportement lors du fonctionnement
- la longévité
- la rentabilité.

Exemples d'influences climatiques et environnementales:

- influences de la température
- humidité
- substances agressives
- sable et poussière
- rayonnement.

La liberté de mouvement des pièces servant à un processus cinématique, y compris les câbles et conduites, doit être garantie.
Les manuels du chauffeur des camions MAN renseignent sur les points d'entretien du véhicule qui doivent toujours être facilement accessibles indépendamment du type de carrosserie. L'entretien doit pouvoir être effectué sans devoir démonter une pièce et sans que rien ne gêne. Il faut prévoir une ventilation et/ou un refroidissement suffisant des organes.

1.2.10 Instructions des entreprises de carrosserie et de transformation

L'exploitant du véhicule a également droit à un manuel du chauffeur après un carrossage ou une transformation du véhicule par des entreprises de transformation. Les avantages spécifiques du produit ne servent strictement à rien si le client n'a pas la possibilité

- de s'en servir en toute sécurité et conformément à sa fonction
- de l'utiliser rationnellement et facilement
- de l'entretenir comme il faut
- d'en maîtriser toutes les fonctions

Il s'ensuit que chaque carrossier et chaque transformateur de carrosserie doit contrôler ses instructions techniques afin de savoir si elles sont :

- compréhensibles
- complètes
- exactes
- applicables
- accompagnées de directives de sécurité spécifiques pour chaque produit

Un manuel du chauffeur imparfait ou incomplet peut entraîner de très gros risques pour l'utilisateur.
Les répercussions peuvent être les suivantes :

- exploitation non intégrale du produit car certains de ses avantages n'ont pas pu être reconnus
- réclamations et ennuis
- défaillances et dommages imputés le plus souvent au châssis
- dépenses imprévues et inutiles à cause de réparations et de pertes de temps
  image négative et donc acheteur peu enclin à d'autres acquisitions.

Le personnel doit être informé de la manière de se servir et d'entretenir le matériel en fonction de la carrosserie du véhicule ou de la modification qui y a été apportée. Cette initiation doit également englober l'impact éventuel sur le comportement statique et dynamique du véhicule.

1.2.11 Limitation de la responsabilité pour les accessoires / pièces de rechange

La sécurité sur la route et le fonctionnement du véhicule peuvent être compromis et des situations dangereuses survenir en raison d'accessoires et de pièces de rechange non fabriqués par MAN ou dont l'utilisation pour ses produits n'a pas été autorisée. La MAN Truck & Bus AG (respectivement le vendeur) n'assume aucune responsabilité au titre des demandes de réparation de dommages, quelle qu'en soit la nature, dont la cause découle du fait que le véhicule a été combiné à un accessoire d'un autre constructeur, à moins que la MAN Truck & Bus AG (respectivement le vendeur) n'ait elle-même commercialisé l'accessoire en question ou monté celui-ci sur le véhicule (respectivement sur l'objet du contrat.

2. Identification du produit

2.1 Désignation du produit, formule de roue

Pour une identification sans équivoque et compréhensible des variantes, de nouvelles désignations de véhicule ont été systématiquement introduites. La désignation du véhicule est utilisé à trois niveaux comme:

- désignation de porte
- description de variante (dans les documents de vente et techniques (comme par exemple feuilles de données, dessin de châssis)
- code de type

2.1.1 Désignation de porte

La désignation de porte se compose de:
la série + poids autorisé + indication de puissance
TGA 18.400

Série	+ Poids autorisé	+ Indication de puissance
TGA	18	.400

Nom de la série sous forme d'abréviation TGA = Trucknology® Generation A
Poids techniquement autorisé en [t]
Puissance moteur [ch DIN], arrondie à 10 ch.

2.1.2 Description de variante

La description de variante = la désignation du véhicule se compose de la désignation de porte + la formule de roue + le suffixe.
Les termes formule de roue et suffixe sont directement décrits ci-après.

Série + poids autorisé + indication de puissance – formule des roues + suffixe
TGA 25.480 6x2-2 LL-U

Série	+ Poids autorisé	+ Indication de puissance		
TGA	25	.480	6x2-2	LL-U
			Formule des roues	Suffixe

2.1.3 Formule des roues

La formule des roues indique le nombre d'essieux et sert par ailleurs à l'identification des essieux moteurs, directeurs, traînés et poussés. La formule des roues est certes courante mais elle n'est pas normalisée. On compte les «emplacements de roue» et non chaque roue, une monte double étant considérée comme une seule roue.

Deux exemples pour expliquer le terme Formule des roues:

Tableau 1: Exemples de formules des roues

6 x 2 - 4
6 x 2 / 4

6	=	nombre total d'emplacements de roue, 3 essieux donc
x	=	aucune signification
2	=	nombre de roues motrices
-	=	essieu traîné derrière le pont moteur arrière
/	=	essieu poussé devant le pont moteur arrière
4	=	nombre de roues directrices

Le nombre de roues directrices est seulement mentionné si en dehors des roues directrices avant, des essieux poussés ou traînés directeurs sont en jeu. Un essieu poussé est devant un pont arrière moteur et un essieu traîné derrière le pont arrière moteur, une barre oblique «/» désignant un essieu poussé et un tiret «-» un essieu traîné.
Si un châssis comprend un essieu poussé et un essieu traîné, le nombre des roues directrices est indiqué avec un tiret «-».
En cas d'entraînement hydrostatique de l'essieu avant MAN HydroDrive® la formule des roues contient un H en plus, p. ex. 6x4H = essieu avant avec MAN HydroDrive®, 2 essieux arrière dont un moteur.

Il y a actuellement les formules des roues suivantes départ usine:

Tableau 2: Formules des roues TGA

4x2	Véhicule à deux essieux avec un essieu moteur
4x4	Véhicule à deux essieux avec deux essieux moteurs „traction intégrale“
4x4H	Véhicule à deux essieux avec deux essieux moteurs, essieu avant avec MAN HydroDrive®
6x2/2	Véhicule à trois essieux avec essieu poussé non directeur „Pusher“
6x2/4	Véhicule à trois essieux avec essieu poussé directeur
6x2-2	Véhicule à trois essieux avec essieu traîné non directeur
6x2-4	Véhicule à trois essieux avec essieu traîné directeur
6x4	Véhicule à trois essieux avec deux essieux arrière moteur et non directeurs
6x4/4	Véhicule à trois essieux avec entraînement sur deux essieux (premier et dernier essieu), essieu poussé directeur
6x4-4	Véhicule à trois essieux avec entraînement sur deux essieux (premier et deuxième essieu), essieu traîné directeur
6x4H/2	Véhicule à trois essieux avec entraînement MAN HydroDrive® sur l'essieu avant, un essieu arrière moteur, essieu poussé non directeur
6x4H/4	Véhicule à trois essieux avec entraînement MAN HydroDrive® sur l'essieu avant, un essieu arrière moteur, essieu poussé directeur
6x4H-2	Véhicule à trois essieux avec entraînement MAN HydroDrive® sur l'essieu avant, un essieu arrière moteur, essieu traîné non directeur
6x4H-4	Véhicule à trois essieux avec entraînement MAN HydroDrive® sur l'essieu avant, un essieu arrière moteur, essieu traîné directeur

Tableau 2: Formules des roues TGA

6x6	Véhicule à trois essieux avec traction intégrale
6x6-4	Véhicule à trois essieux avec traction intégrale, essieu traîné directeur et moteur
6x6H	Véhicule à trois essieux avec traction intégrale, essieu avant avec MAN HydroDrive®
8x2-4	Véhicule à quatre essieux, un essieu moteur, deux essieux avant directeur, essieu traîné non directeur ou véhicule à quatre essieux avec trois essieux arrière, essieux avant et traîné directeurs
8x2-6	Véhicule à quatre essieux, un essieu moteur, deux essieux avant directeur, essieu traîné directeur
8x4	Véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant directeurs et deux essieux arrière moteur
8x4/4	Véhicule à quatre essieux avec un essieu avant, un essieu poussé directeur et deux essieux arrière moteurs
8x4-4	Véhicule à quatre essieux avec un essieu avant, deux essieux arrière moteurs et un essieu traîné directeur
8x4H-4	Véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant directeurs (2e essieu avant avec MAN HydroDrive®), un essieu arrière moteur et un essieu traîné non directeur
8x4H-6	Véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant directeurs (2e essieu avant avec MAN HydroDrive®), un essieu arrière moteur et un essieu traîné directeur
8x6	Véhicule à quatre essieux „traction intégrale“ avec deux essieux avant (2e moteur) et deux essieux arrière moteurs
8x6H	Véhicule à quatre essieux „traction intégrale“ avec deux essieux avant (2e essieu avant avec MAN HydroDrive®) et deux essieux arrière moteurs
8x8	Véhicule à quatre essieux „traction intégrale“ avec deux essieux avant et deux essieux arrière, tous moteurs

2.1.4 Suffixe

Le suffixe de la description du véhicule définit le type de suspension, identifie les tracteurs de semi-remorque par rapport aux camions et décrit les propriétés spéciales du produit

TGA 25.480 6x2-2	LL-U
	Suffixe

Type de suspension (positions 1 et 2 du suffixe)

Tableau 3: Type de suspension

BB	Essieu(x) avant à suspension à lames, essieu(x) arrière à suspension à lames
BL	Essieu(x) avant à suspension à lames, essieu(x) arrière à suspension pneumatique
LL	Essieu(x) avant à suspension pneumatique, essieu(x) arrière à suspension pneumatique
BH	Essieu(x) avant à suspension à lames, essieu(x) arrière à suspension hydropneumatique

Les tracteurs de semi-remorques sont identifiés par un S derrière, le type de véhicule camion n’est pas spécialement identifié.

Exemple pour tracteur de semi-remorque:

TGA 33.440 6x6	BBS
	S = tracteur de semi-remorque

Les propriétés spéciales (concernant la construction) sont ajoutées à la partie avant du suffixe, séparées par un trait d'union (-).

Exemple pour les propriétés spéciales de produit:

TGA 18.350 4x2 BLS	-TS
	-TS = modèle à poids optimisé pour réservoir/silo

Tableau 4: Pour l'identification de modèles spéciaux utilisés jusqu'à présent (complétés par d'autres)

-U	pour construction basse «Ultra», exemple: TGA 18.400 4x2 LLS-U
-TS	modèle à poids optimisé pour réservoir/silo, exemple: TGA 18.350 4x2 BLS-TS
-WW	variante « world wide », pouvant seulement être immatriculée hors d'Europe, exemple : TGA 40.460 6x6 BB-WW
-LE	«low entry» cabine avec accès surbaissé, exemple: TGA 28.310 6x2-4 LL-LE
-CKD	«completely knocked down» totalement démonté pour le montage à l'usine MAN du pays de destination, exemple: TGA 40.480 6x4-4 WW-CKD

2.2 Numéro du type, numéro d'identification du véhicule, numéro du véhicule, numéro du véhicule de base

Le numéro à trois chiffres du type, appelé également code de type, sert à l'identification technique du châssis MAN et à l'affectation à la série. Il fait partie du numéro à 17 chiffres d'identification du véhicule (n° d' ident. du véhicule FIN, Vehicle Identifier Number VIN) où il occupe les positions 4 à 6. Le numéro du véhicule de base (n° du VB) formé pour les besoins de la distribution renferme également le numéro du type aux positions 2 à 4.
Le numéro à 7 chiffres du véhicule décrit l'équipement technique de celui-ci, il renferme le numéro du type aux positions 1 à 3 puis un numéro de comptage à 4 chiffres. Le numéro du véhicule figure dans les papiers du véhicule et sur sa plaquette d'usine.
Le numéro du véhicule peut être indiqué à la place de son numéro d'identification à 17 chiffres pour toutes les questions techniques au sujet des transformations et des carrosseries.
Le tableau 5 montre quelques exemples pour illustrer le numéro de type, le numéro d'identification du véhicule, le numéro du véhicule de base et le numéro du véhicule.

Tableau 5: Exemples de désignation du véhicule, numéro du type, numéro d'identification du véhicule, numéro du véhicule de base et numéro du véhicule

Désignation du véhicule	Numéro du type Code de type	Numéro d'identification du véhicule (FIN)	N° du VB Numéro du véhicule de base	Numéro du véhicule
TGA 18.440 4x2 BLS	**H06**	WMA**H06**ZZ14M000479	L**H06**AG53	**H06**0057
TGA 26.410 6x2-4 LL	**H21**	WMA**H21**ZZ94G144924	L**H21**E 05	**H21**0058
TGA 33.540 6x4 BB	**H26**	WMA**H26**ZZ75M350354	L**H26**LR04	**H26**1158

Tableau 6: Numéros de type, classe de tonnage, désignation du véhicule et formule des roues pour le TGA

Numéro du type	Tonnage	La désignation xxx représente les différentes puissances du moteur	Moteur	Suspension
H01	18t	TGA 18.xxx 4x2 BLS-TS	D28 R6	BL
H02	18t	TGA 18.xxx 4x2 BB	D28 R6	BB
H03	18t	TGA 18.xxx 4x2 BB	D20/D26 R6	BB
H05	18t	TGA 18.xxx 4x2 BL	D28 R6	BL
H06	18t	TGA 18.xxx 4x2 BL	D20/D26 R6	BL
H07	18t	ECT 18.ISM 4x2 BL	ISM^{e}	BL
H08	18t	TGA 18.xxx 4x2 BLS-TS	D20/D26 R6	BL
H09	18t	TGA 18.xxx 4x2 LL	D28 R6	LL
H10	18t	TGA 18.xxx 4x2 LL	D20/D26 R6	LL
H11	40t	TGA 40.xxx 6x4 BB-WW-CKD	D20/D26 R6	BBB
H12	18t	TGA 18.xxx 4x2 LLS-U	D28 R6	LL
H13	18t	TGA 18.xxx 4x2 LLS-U	D20/D26 R6	LL
H14	18t	TGA 18.xxx 4x2 LL-U	D28 R6	LL
H15	18t	TGA 18.xxx 4x2 LL-U	DD20/D26 R6	LL
H16	26t	TGA 26.xxx 6x2-4 BL	D08 R6	BLL
H17	26t	TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 BL	D28 R6	BLL
H18	26t	TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H19	26t	TGA 26.xxx 6x2-4 LL	D08 R6	LLL
H20	26t	TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 LL	D28 R6	LLL
H21	26t	TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 LL	D20/D26 R6	LLL
H22	18t	TGA 18.xxx 4x4H BL	D20/D26 R6	BL
H23	26t	TGA 26.xxx 6x2/2, 6x2/4 BL	D28 R6	BLL
H24	26t	TGA 26.xxx 6x2/2, 6x2/4 BL	D20/D26 R6	BLL
H25	26/33t	TGA 26/33.xxx 6x4 BB	D28 R6	BBB
H26	26/33t	TGA 26/33.xxx 6x4 BB	D20/D26 R6	BBB
H27	26t	ECT 26.ISM 6x2-2, 6x2-4 BL	ISM^{e}	BLL
H28	33t	TGA 33.xxx 6x4 BB-WW	D28 R6	BBB
H29	26/33t	TGA 26/33.xxx 6x4 BL	D28 R6	BLL
H30	26/33t	TGA 26/33.xxx 6x4 BL	D20/D26 R6	BLL
H31	26t	ECT 26.ISM 6x2-2 LL	ISM^{e}	LLL
H32	26t	ECT 26.ISM 6x2/2 BL	ISM^{e}	BLL
H33	40t	TGA 40.xxx 6x4 BB-WW	D28 R6	BBB
H34	40t	TGA 40.xxx 6x4 BB-WW	D20/D26 R6	BBB
H35	26t	TGA 26.xxx 6x4H-2 BL, 6x4H-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H36	35t	TGA 35.xxx 8x4 BB	D28 R6	BBBB
H37	35t	TGA 35.xxx 8x4 BB	D20/D26 R6	BBBB

Numéro du type	Tonnage	La désignation xxx représente les différentes puissances du moteur	Moteur	Suspension
H38	41 t	TGA 41.xxx 8x4 BB	D28 R6	BBBB
H39	41 t	TGA 41.xxx 8x4 BB	D20/D26 R6	BBBB
H40	35 t	TGA 35.xxx 8x4 BL	D28 R6	BBLL
H41	35 t	TGA 35.xxx 8x4 BL	D20/D26 R6	BBLL
H42	26 t	TGA 26.xxx 6x4H/2 BL, 6x4H/4 BL	D20/D26 R6	BLL
H43	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BBS-WW	D28 R6	BB
H44	25 t	TGA 25.xxx 6x2-2 LL-U	D28 R6	LLL
H45	25 t	TGA 25.xxx 6x2-2 LL-U	D20/D26 R6	LLL
H46	41 t	TGA 41.xxx 8x4 BB-WW	D28 R6	BBBB
H47	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6H BB	D20/D26 R6	BBB
H48	32 t	TGA 32.xxx 8x4 BB	D28 R6	BBBB
H49	32 t	TGA 32.xxx 8x4 BB	D20/D26 R6	BBBB
H50	35 t	TGA 35.xxx 8x6H BB	D20/D26 R6	BBBB
H51	18 t	TGA 18.xxx 4x4 BB	D28 R6	BB
H52	18 t	TGA 18.xxx 4x4 BB	D20/D26 R6	BB
H54	33 t	TGA 33.xxx 6x6 BB-WW	D28 R6	BBB
H55	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6 BB	D28 R6	BBB
H56	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6 BB	D20/D26 R6	BBB
H57	40 t	TGA 40.xxx 6x6 BB-WW	D28 R6	BBB
H58	40 t	TGA 40.xxx 6x6 BB-WW	D20/D26 R6	BBB
H59	35 t	TGA 35.xxx 8x6H BL	D20/D26 R6	BBLL
H60	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BBS-WW-CKD	D28 R6	BB
H61	18 t	TGA 18.xxx 4x2 BLS-WW-CKD	D28 R6	BL
H62	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BB-WW-CKD	D28 R6	BBB
H63	26 t	TGA 26.xxx 6x4 BL-WW-CKD	D28 R6	BLL
H64	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BBS-WW-CKD	D20/D26 R6	BB
H65	18 t	TGA 18.xxx 4x2 BLS-WW-CKD	D20/D26 R6	BL
H66	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BB-WW-CKD	D20/D26 R6	BBB
H67	26 t	TGA 26.xxx 6x4 BL-WW-CKD	D20/D26 R6	BLL
H68	40 t	TGA 40.xxx 6x4 BB-WW-CKD	D28 R6	BBB
H69	39 t	TGA 39.xxx 8x2-4 BL	D20/D26 R6	BBLL
H70	18 t	TGA 18.xxx 4x4 BL	D28 R6	BL
H71	28 t	TGA 28.xxx 6x2-4 BL TGA 28.xxx 6x2-4 LL	D28 R6	BLL
H72	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6 BL	D28 R6	BLL
H73	35/41 t	TGA 35/41.xxx 8x6 BB	D28 R6	BBBB
H74	28 t	TGA 28.xxx 6x2-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H75	28 t	TGA 28.xxx 6x2-4 LL	D20/D26 R6	LLL
H76	35/41 t	TGA 35/41.xxx 8x8 BB	D28 R6	BBBB
H77	28 t	TGA 28.xxx 6x4-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H78	18 t	TGA 18.xxx 4x2 BLS	V8	BLS
H79	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BL	V8	BL
H80	18 t	TGA 18.xxx 4x4 BL	D20/D26 R6	BL

Numéro du type	Tonnage	La désignation xxx représente les différentes puissances du moteur	Moteur	Suspension
H81	28 t	TGA 28.xxx 6x4-4 BL	D28 R6	BLL
H82	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6 BL	D20/D26 R6	BLL
H83	28 t	TGA 28.xxx 6x6-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H84	28 t	TGA 28.xxx 6x4-4 BL	D20/D26 R6	BLL
H85	28 t	TGA 28.xxx 6x2-2 LL	D20/D26 R6	LLL
H86	28 t	TGA 28.xxx 6x2-2 BL	D28 R6	BLL
H87	28 t	TGA 28.xxx 6x2-2 LL	D28 R6	LLL
H88	35 t	TGA 35.xxx 8x2-4, 8x2-6 BL	D28 R6	BBLL
H89	28 t	TGA 28.xxx 6x2-2 BL	D20/D26 R6	BLL
H90	35 t	TGA 35.xxx 8x2-4, 8x2-6 BL	D20/D26 R6	BBLL
H91	35 t	TGA 35.xxx 8x4-4 BL	D28 R6	BLLL
H92	35 t	TGA 35.xxx 8x4-4 BL	D20/D26 R6	BLLL
H93	35/41 t	TGA 35/41.xxx 8x6 BB	D20/D26 R6	BBBB
H94	41 t	TGA 41.xxx 8x4/4 BB TGA 41.xxx 8x4/4 BL	D28 R6	BLBB BLLL
H95	41 t	TGA 41.xxx 8x4/4 BB TGA 41.xxx 8x4/4 BL	D28 V10	BLBB BLLL
H96	35/41 t	TGA 35/41.xxx 8x8 BB	D20/D26 R6	BBBB
H97	18 t	TGA 18.xxx 4x2 LL-LE	D20/D26 R6	LL
H98	26 t	TGA 26.xxx 6x2/4 LL-LE	D20/D26 R6	LLL
H99	28 t	TGA 28.xxx 6x2-4 LL-LE	D20/D26 R6	LLL
HH1	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6x6H BL	D20/D26 R6	BLL
HH2	28 t	TGA 28.xxx 6x4H-4	D20/D26 R6	BLL
HH4	35 t	TGA 35.xxx 8x4H-4, 8x4H-6 BL	D20/D26 R6	BBLL
HV1	26 t	TGA 26.xxx 6X2-2, 6X2-4 BL-WW	D20/D26 R6	BLL
HV2	26/33 t	TGA 26/33.xxx 6X4 BL-WW	D20/D26 R6	BLL
HV3	39 t	TGA 39.xxx 8X2-4 BL-WW	D20 R6	BBLL
HV4	28 t	TGA 28.xxx 6X2-2 BL-WW	D20/D26 R6	BLL
HV5	18 t	TGA 18.xxx 4X4 BB-WW	D20 R6	BB
HV6	35/41 t	TGA 35/41.xxx 8X8 BB-WW	D20 R6	BBBB
HV7	28 t	TGA 28.xxx 6X2-2 BL-WW-CKD	D20/D26 R6	BLL
HV8	32 t	TGA 32.xxx 8X4 BB-WW	D20 R6	BBBB
HW1	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BBS-WW	D20/D26 R6	BB
HW2	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BB-WW	D20/D26 R6	BBB
HW3	41 t	TGA 41.xxx 8x4 BB-WW	D20/D26 R6	BBBB
HW4	33 t	TGA 33.xxx 6x6 BB-WW	D20/D26 R6	BBB
HW5	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BLS-WW-CKD	D20/D26 R6	BL
HW6	41 t	TGA 41.xxx 8x4 BB-WW-CKD	D20/D26 R6	BBBB
HW7	19 t	TGA 19.xxx 4x2 BLS-WW	D20/D26 R6	BL
HW8	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BBS-WW	D20/D26 R6	BBB
HW9	33 t	TGA 33.xxx 6x4 BBS-WW-CKD	D20/D26 R6	BBB

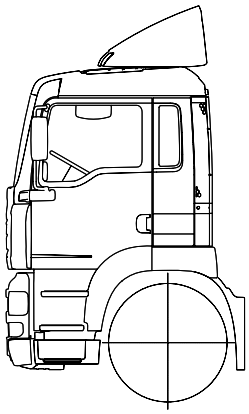
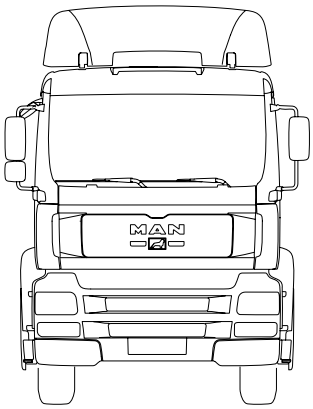
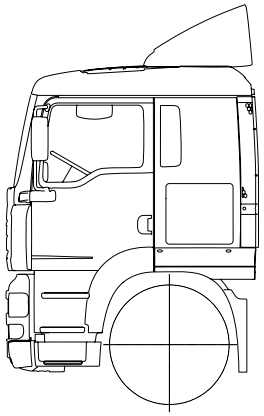
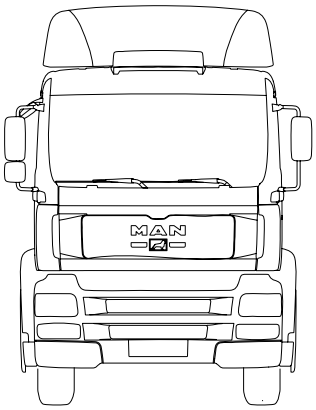
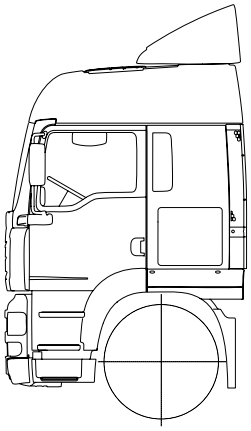
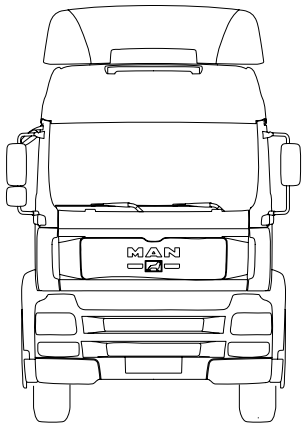
2.3 Utilisation de marques de fabrique

Les marques de fabrique MAN présentes sur le châssis ne doivent pas être retirées ou modifiées sans autorisation.
Les modifications de châssis ou les carrosseries qui ne sont pas effectuées selon ces directives et qui n'ont pas d'autorisation MAN du service compétent SMTSE-ESC, (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») pour la transformation ou le carrossage, doivent recevoir un nouveau numéro d'identification du véhicule (FIN) du fabricant alors responsable (le transformateur en règle générale).
Dans les cas où le châssis/véhicule doit recevoir un nouveau FIN, il faut retirer les marques de fabrique sur la calandre (inscription « MAN », lion) et sur les portes (désignation de porte voir 2.1.1).

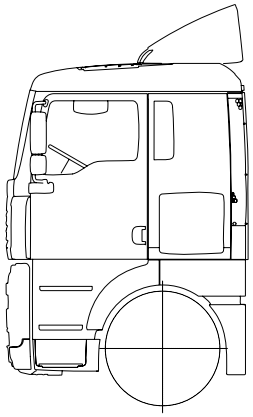
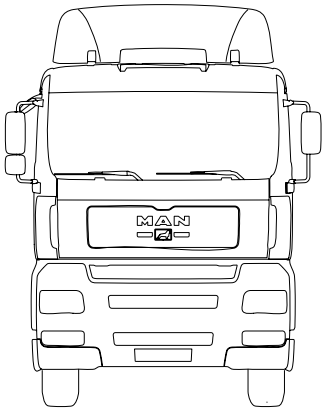
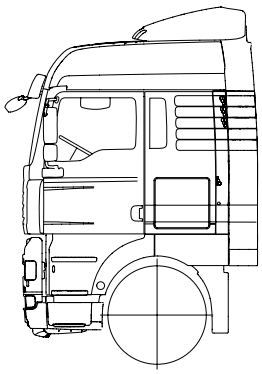
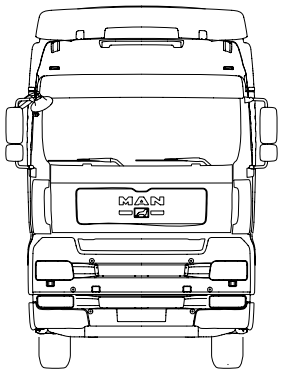
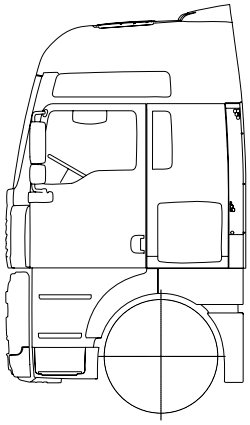
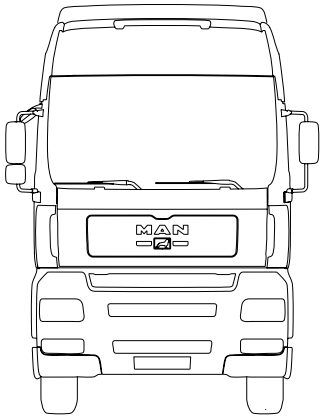
2.4 Cabines

La Trucknology® Generation A comprend six cabines différentes:

Tableau 7: Fahrerhäuser Trucknology® Generation A

Désignation		Cotes*			Vues	
Nom	Désignation technique	Longueur	Largeur	Hauteur	latérale	avant
M	Véhicule à direction à gauche F99**L15**S Véhicule à direction à droite F99**R15**S	1.880	2.240			
L	Véhicule à direction à gauche F99**L32**S Véhicule à direction à droite F99**R32**S	2.280	2.240			
LX	Véhicule à direction à gauche F99**L37**S Véhicule à direction à droite F99**R37**S	2.280	2.240	oui		

*) Les cotes se réfèrent à la cabine sans pièces rapportées comme les garde-boues, tabliers, rétroviseurs, déflecteurs etc.

Désignation		Cotes*			Vues	
Nom	Désignation technique	Longueur	Largeur	Hauteur	latérale	avant
XL	Véhicule à direction à gauche F99**L40**S Véhicule à direction à droite F99**R40**S	2.280	2.440			
XLX	Véhicule à direction à gauche F99 **L47** S Véhicule à direction à droite F99 **R47** S	2.280	2.440	oui, bas		
XXL	Véhicule à direction à gauche F99**L41**S Véhicule à direction à droite F99**R41**S	2.280	2.440	oui		

*) Les cotes se réfèrent à la cabine sans pièces rapportées comme les garde-boues, tabliers, rétroviseurs, déflecteurs etc.

2.5 Variantes de moteur

Des moteurs diesel six cylindres en ligne (R6) et un V10 de la famille des moteurs D28 (positions 1 à 3 de la désignation moteur) sont montés sur le TGA. Sont venus s'y ajouter les modèles avec injection Common Rail. Depuis 2004 le programme s'est enrichi de séries de moteur supplémentaires, à savoir des moteurs de la série D08 et des nouvelles séries de moteur D20 Common Rail/ D26 Common Rail qui sont également disponibles en version Euro 4 avec recyclage des gaz d'échappement après refroidissement et PM-Kat® ainsi que Euro 5 avec technologie SCR. Les moteurs Cummins de la série ISMe sont exclusivement montés dans des types de la marque ERF (voir le tableau 6 des numéros de type).

Tableau 8: Moteurs TGA / désignation des moteurs D08

Désignation du véhicule	Classe d'émissions	Puissance [kW] à [tr/min]	Niveau OBD	EGR	Post-traitement des gaz d'échappement	Couple max.[Nm] / <´s [tr/min]	Constr. du moteur	Désign. du moteur
xx.280	Euro 3	206 kW / 2.400	sans OBD	avec EGR	sans	1.100 à 1.200 - 1.800 tr/min	R6	D0836LF41
xx.330		240 kW / 2.400				1.250 à 1.200 - 1.800 tr/min		D0836LF44
xx.310		228 kW / 1.900				1.500 à 900 - 1.300 tr/min		D2866LF26
xx.310		228 kW / 1.900				1.550 à 1.000 - 1.300 tr/min		D2066LF04
xx.360		265 kW / 1.900				1.700 à 900 - 1.400 tr/min		D2866LF27
xx.350		257 kW / 1.900				1.750 à 1.000 - 1.300 tr/min		D2066LF03
xx.410		301 kW / 1.900				1.850 à 900 - 1.300 tr/min		D2866LF28
xx.390		287 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.300 tr/min		D2066LF02
xx.430		316 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.300 tr/min		D2066LF01
xx.460		338 kW / 1.900				2.100 à 900 - 1.300 tr/min		D2876LF04
xx.510		375 kW / 1.900				2.300 à 1.000 - 1.300 tr/min		D2876LF05
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2876LF12
xx.530		390 kW / 1.900				2.400 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2876LF13
xx.660		485 kW / 1.900				2.700 à 1.000 - 1.600 tr/min	V10	D2840LF25
xx.360		265 kW / 1.900				1.800 à 1.000 - 1.400 tr/min	R6	D2066LF48
xx.400		294 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF49
xx.440		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF50
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF31
xx.310	Euro 4	228 kW / 1.900			PM-Kat®	1.550 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF14
xx.350		257 kW / 1.900				1.750 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF13
xx.390		287 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF12
xx.430		316 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF11
xx.320		235 kW / 1.900	OBD 1			1.600 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF35
xx.360		265 kW / 1.900				1.800 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF33
xx.400		294 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF32
xx.440		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF31
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF01
xx.320		235 kW / 1.900	OBD 1 + NO_x contrôle			1.600 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF39

Désignation du véhicule	Classe d'émissions	Puissance [kW] à [tr/min]	Niveau OBD	EGR	Post-traitement des gaz d'échappement	Couple max.[Nm] / <´s [tr/min]	Constr. du moteur	Désign. du moteur
xx.360	Euro 4	265 kW / 1.900	OBD 1 + NO_x contrôle	avec EGR	PM-Kat®	1.800 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF38
xx.400		294 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF37
xx.440		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF36
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF05
xx.400	Euro 5	294 kW / 1.900	sans OBD	sans EGR	SCR	1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF22
xx.440		321 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF21
xx.400		294 kW / 1.900	OBD 1			1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF24
xx.440		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF23
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF12
xx.540		397 kW / 1.900				2.500 à 1.050 - 1.350 tr/min		D2676LF11
xx.320		235 kW / 1.900	OBD 1 + NO_x contrôle			1.600 à 1.000 - 1.400 tr/min	R6	D2066LF28
xx.360		265 kW / 1.900				1.800 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF27
xx.400		294 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF26
xx.440		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF25
xx.480		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF14
xx.540		397 kW / 1.900				2.500 à 1.050 - 1.350 tr/min		D2676LF13
xx.320*		235 kW / 1.900				1.600 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF20
xx.360*		265 kW / 1.900				1.800 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF19
xx.400*		294 kW / 1.900				1.900 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF18
xx.440*		324 kW / 1.900				2.100 à 1.000 - 1.400 tr/min		D2066LF17
xx.480*		353 kW / 1.900				2.300 à 1.050 - 1.400 tr/min		D2676LF16
xx.540*		397 kW / 1.900				2.500 à 1.050 - 1.350 tr/min		D2676LF15

* = Moteurs en OBD 1b ou OBD 2 **sans réduction de couple (DMR) en cas de défaut NO_x**. Uniquement pour les moteurs destinés aux pompiers, aux services de secours et à l'armée selon l'annexe I.6558 de la directive 2005/55/CE, version 2006/81/CE

3. Bases techniques générales

Les règlements nationaux et internationaux ont priorité sur les dimensions et les poids techniques admis dès lors qu'ils les limitent. Dans les documents d'offre et dans les documents Manted sous www.manted.de, on peut relever:

- les dimensions
- le poids
- la position du centre de gravité pour la charge utile et la carrosserie (position minimale et maximale de la carrosserie)

du châssis/du tracteur de semi-remorque de série. Les données qui y sont indiquées peuvent changer selon l'équipement technique du véhicule. L'équipement réel du véhicule lors de sa construction et au moment de sa livraison est déterminant.
Pour obtenir une charge utile optimale, le châssis livré doit toujours être pesé avant de commencer la réalisation de la carrosserie.
La meilleure position du centre de gravité pour la charge utile et la carrosserie ainsi que la longueur optimale de celle-ci doivent être déterminées par de nouveaux calculs.
En raison des tolérances de fabrication des écarts de poids de ± 5 % selon DIN 70020 sont autorisées.
Ces différences par rapport à l'équipement de série se remarquent plus ou moins au niveau des dimensions et des poids.

Des différences au niveau des dimensions et des poids sont possibles suite à un équipement modifié tout spécialement si on a procédé à un changement de pneus entraînant aussi une modification des charges autorisées.

Quelle que soit la carrosserie toujours faire en sorte que

- les charges autorisées sur les essieux ne soient jamais dépassées
- une charge minimale suffisante sur le / les essieux AV soit obtenue
- le centre de gravité et la charge ne s'exercent pas unilatéralement
- la longueur autorisée pour le porte-à-faux (porte-à-faux du véhicule) ne soit pas dépassée.

3.1 Surcharge sur les essieux, chargement unilatéral

Figure 1: Surcharge de l'essieu avant ESC-052

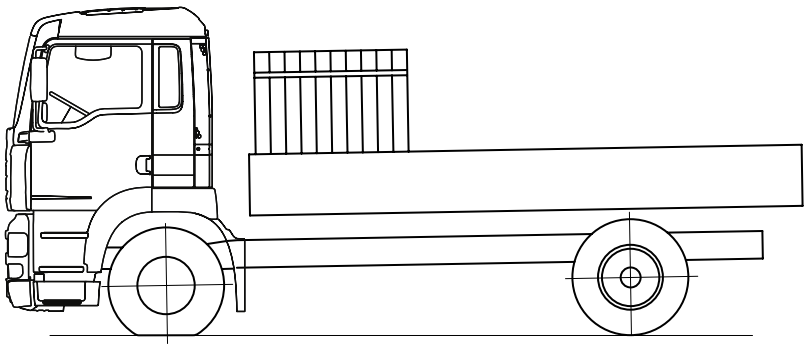
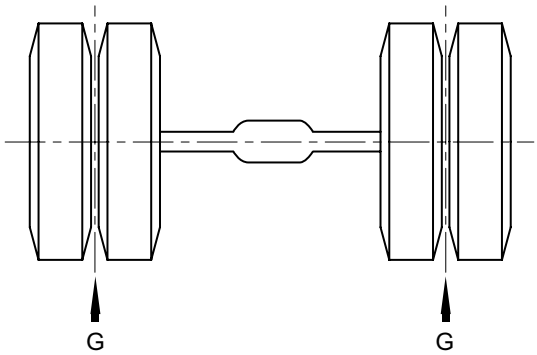


Figure 2: Différence de charge sur les roues ESC-126



Formule 1: Différence de charge sur les roues

$$\Delta G \leq 0{,}05 \cdot G_{tat}$$

Des charges unilatérales sur les roues ne doivent pas se produire au stade des calculs initiaux de la carrosserie.
Une différence de 5 % max. entre les charges sur les roues est autorisée lors des contrôles ultérieurs.
Tenir compte du fait que 100 % représentent la charge réelle sur l'essieu et non la charge autorisée.

Exemple:

Charge réelle sur l'essieu $G_{réel}$ = 11.000 kg

D'où la différence autorisée de charge sur les roues:

$$\Delta G = 0{,}05\ G_{réel} = 0{,}05 \cdot 11.000\ kg$$
$$\Delta G = 550\ kg$$

La charge est ainsi p. ex. de 5225 kg d'un côté et de 5775 kg de l'autre.
La charge maxi calculée pour les roues ne fournit aucune information sur la charge autorisée des pneus montés par roue.
Les manuels techniques des fabricants des pneus fournissent les informations requises.

3.2 Charge minimale sur l'essieu avant

Afin de préserver la dirigeabilité du véhicule quel que soit son chargement, l'essieu avant doit présenter une charge minimale conformément au tableau 9.

Figure 3: Charge minimale sur l'essieu avant ESC-051

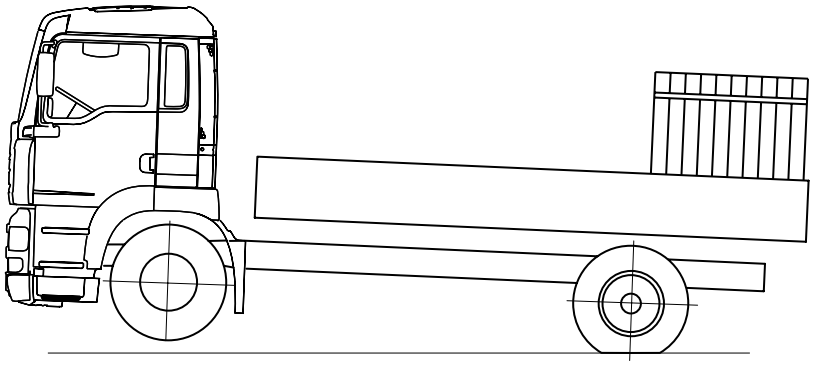


Tableau 9: Charge minimale sur l'essieu/les essieux AV quel que soit l'état de chargement, en % du poids réel respectif du véhicule

Charge minimale sur essieu(x) avant quel que soit l'état de chargement du véhicule en % du poids réel respectif du véhicule SDAH = remorque à timon rigide ZAA = remorque à essieu central PT = poids total (véhicule/remorque)					
Nombre d'essieux	Formule des roues	sans SDAH /ZAA	avec SDAH /ZAA PT ≤ 18t	Tridem SDAH /ZAA PT > 18t	autre charge arrière p. ex. grue
Véhicule à deux essieux	4x2, 4x4H 4x4	25%	25%	30%	30%
plus de 2 essieux les véhicules à trois essieux avec essieu poussé ou traîné relevable doivent être considérés comme véhicules à deux essieux quand l'essieu est relevé. Dans ce cas c'est la charge minimale sur essieu avant la plus élevée des véhicules à deux essieux qui est valable.	6x2/2, 6x2/4 6x2-2, 6x2-4 6x4, 6x4-4 6x4H/2, 6x4H/4 6x4H-2, 6x4H-4 6x6, 6x6H 8x2-4, 8x2-6 8x4, 8x4/4, 8x4-4 8x4H-6, 8x6, 8x6H, 8x8	20%*	25%*	30%*	25%
S'il y a plus d'un essieu avant la valeur en % s'entend comme somme des charges sur les essieux avant. En cas d'utilisation avec SDAH / ZAA + autres charges arrière (p. ex. hayon élévateur, grue) c'est la valeur la plus élevée qui est valable * = -2% en cas d'essieux poussés/traînés directeurs					

Les valeurs tiennent compte des éventuelles charges arrière supplémentaires comme p. ex.:

- grue de chargement à l'arrière du véhicule
- hayon élévateur
- chariot élévateur transportable.

3.3 Roues, circonférence de roulement

Différentes tailles de pneu entre les essieux avant et arrière sur les véhicules à traction intégrale (HydroDrive® également) sont possibles si la différence de circonférence de roulement des tailles de pneu utilisées ne dépasse pas 2%. Il faut respecter les instructions au chapitre 5 « Carrosserie » concernant les chaînes antidérapantes, la capacité de charge et la liberté de mouvement .

3.4 Longueur autorisée du porte-à-faux

Par longueur théorique du porte-à-faux, il faut entendre la distance entre le centre de l'essieu arrière (déterminé par l'empattement théorique) et l'extrémité du véhicule (y compris carrosserie). Pour la définition, voir le paragraphe suivant 3.5.
Exprimées en pourcentage de l'empattement théorique, les valeurs maximales suivantes sont autorisées :

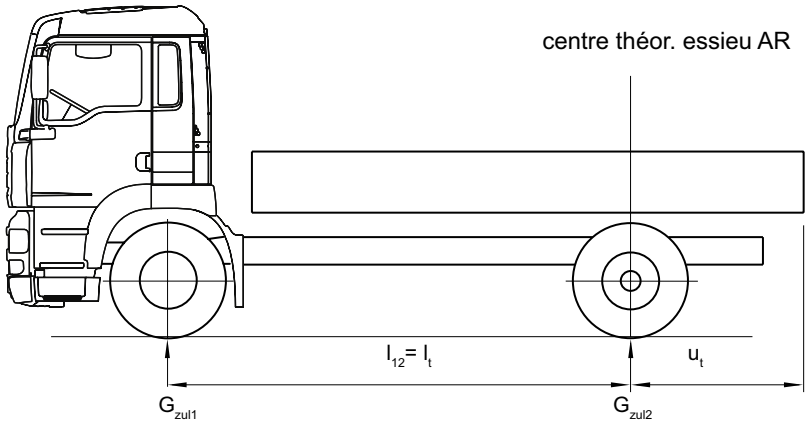
- véhicules à deux essieux 65%
- tous les autres véhicules 70%.

Les valeurs ci-dessus peuvent être dépassées de 5 % sans équipement pour tirer une remorque.
Il est toutefois indispensable que les charges minimales sur l'essieu avant indiquées au tableau 9 du paragraphe 3.2 soient respectées quelles que soient les conditions d'utilisation du véhicule.

3.5 Empattement théorique, porte-à faux, centre théorique d’essieu

L’empattement théorique est une variable auxiliaire pour déterminer la position du centre de gravité et des charges sur les essieux. Les figures suivantes en fournissent la définition.

Figure 4: Empattement théorique et porte-à faux du véhicule à deux essieux ESC-046



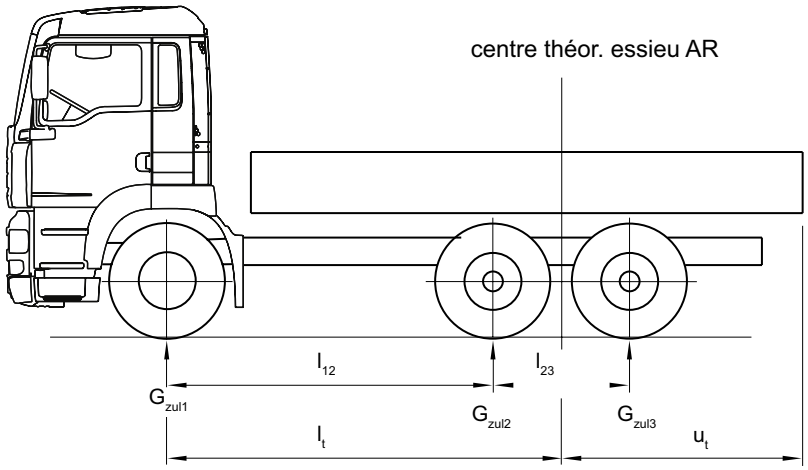
Formule 2: Empattement théorique du véhicule à deux essieux

$$l_t = l_{12}$$

Formule 3: Longueur de porte-à-faux autorisée du véhicule à deux essieux

$$U_t \leq 0{,}65 \cdot l_t$$

Figure 5: Empattement théorique du véhicule à trois essieux avec deux essieux arrière à charge identique ESC-047



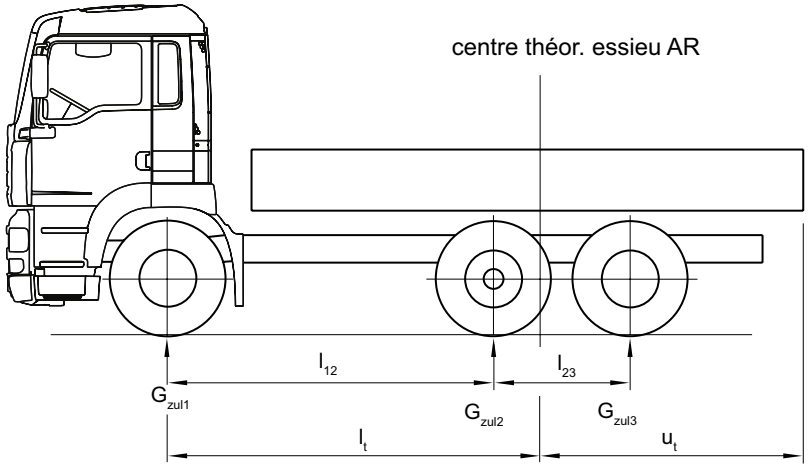
Formule 4: Empattement théorique du véhicule à trois essieux avec deux essieux arrière à charge identique

$$l_t = l_{12} + 0{,}5 \cdot l_{23}$$

Formule 5: Autässige theoretische Überhanglänge Dreiachser mit zwei Hinterachsen à gleichen Hinterachslasten

$$U_t \leq 0{,}70 \cdot l_t$$

Figure 6: Longueur de porte-à-faux théorique autorisée du véhicule à trois essieux avec deux essieux arrière à charge identique ESC-048



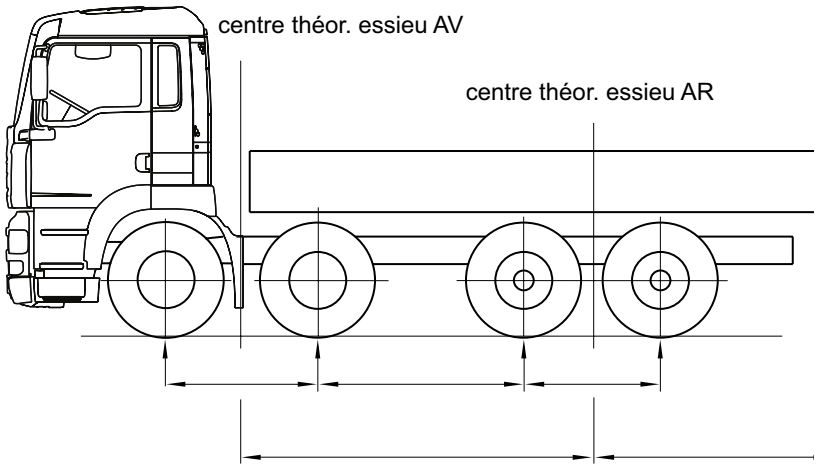
Formule 6: Empattement théorique du véhicule à trois essieux avec deux essieux arrière à charges différentes

$$l_t = l_{12} + \frac{G_{aut3} \cdot l_{23}}{G_{aut2} + G_{aut3}}$$

Formule 7: Longueur de porte-à-faux autorisée du véhicule à trois essieux avec essieux arrière à charges différentes

$$U_t \leq 0{,}70 \cdot l_t$$

Figure 7: Empattement théorique et porte-à-faux du véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant et deux essieux et deux essieux arrière (répartition quelconque des charges sur essieux) ESC-050



Formule 8: Empattement théorique du véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant et deux essieux arrière (répartition quelconque des charges sur essieux)

$$l_t = l_{23} + \frac{G_{aut1} \cdot l_{12}}{G_{aut1} + G_{aut2}} + \frac{G_{aut4} \cdot l_{34}}{G_{aut3} + G_{aut4}}$$

Formule 9: Longueur autorisée pour le porte-à-faux du véhicule à quatre essieux avec deux essieux avant et deux essieux arrière

$$U_t \leq 0{,}70 \cdot l_t$$

3.6 Calcul de la charge sur les essieux et pesage

Le calcul de la charge sur les essieux est absolument indispensable pour concevoir correctement la carrosserie.
Une concordance optimale entre la carrosserie et le camion n'est possible qu'à condition que le véhicule soit pesé avant tout travail sur la carrosserie, les poids pesés devant ensuite être pris en compte dans le calcul de la charge sur les essieux. Les poids indiqués dans les documents de vente ne concernent que l'équipement de série d'un véhicule, des tolérances de fabrication peuvent survenir.

Le véhicule doit être pesé:

- sans chauffeur
- avec le réservoir de carburant plein
- avec le frein de stationnement desserré, mettre des cales au véhicule
- lever le véhicule en position de déplacement normal si suspension pneumatique
- descendre les essieux relevables
- ne pas actionner les dispositifs d'assistance au démarrage.

Peser dans l'ordre suivant:

- Véhicule à deux essieux
  - 1er essieu
  - 2e essieu
  - tout le véhicule pour contrôle

- Véhicule à trois essieux avec deux essieux AR
  - 1er essieu
  - 2e essieu avec le 3e
  - tout le véhicule pour contrôle

- Véhicule à quatre essieux avec deux essieux AV et deux essieux AR
  - 1er avec le 2e
  - 3e avec le 4e
  - tout le véhicule pour contrôle

- Véhicule à quatre essieux avec un essieu AV et trois essieux AR
  - 1er essieu
  - 2e essieu avec le 3e et le 4e
  - tout le véhicule pour contrôle.

3.7 Opérations de contrôle / réglage après le montage de la carrosserie

Pour le TGA il n'y a pas de contrôle ni réglage:

- Réglage ALB: aucun réglage nécessaire après le montage de la carrosserie

Travaux de contrôle / réglage devant être effectués par le fabricant de carrosserie une fois le montage de la carrosserie effectué:

- Avant le montage de la carrosserie, il faut fixer sur le toit de la cabine les déflecteurs fournis côté MAN et montés sur le cadre de châssis
- Réglage des projecteurs, voir aussi le paragraphe 6.6 de ce fascicule
- Contrôler la charge de la batterie selon le calendrier de charge, signer la carte de charge de batterie, voir aussi le chapitre 6 « Système électrique, système électronique, câbles »
- Vérifier que la protection anti-encastrement est conforme aux prescriptions légales.
- Vérifier que le dispositif de protection latéral est conforme aux prescriptions légales (voir les cotes chapitre 4 Modification du châssis) et régler si nécessaire.

3.8 Remarques concernant MAN HydroDrive®

Le MAN Hydrodrive® est un entraînement hydrostatique d'essieu avant à l'aide de moteurs de moyeu de roue. Il peut être enclenché entre 0 et 28 km/h. Les véhicules équipés du système HydroDrive® sont considérés juridiquement pour l'immatriculation comme des véhicules tout-terrains au sens des directives 70/156 CEE (modifiées en dernier par 2005/64/CE et 2005/66/CE)
Le circuit hydraulique du système HydroDrive® est uniquement homologué pour l'entraînement régulé de l'essieu avant et ne doit pas être utilisé pour d'autres systèmes hydrauliques. Des modifications du circuit hydraulique de l'Hydrodrive® (la pose de conduites également) ne peuvent être effectuées que par des entreprises autorisées.
Pour les carrosseries de tracteur de semi-remorque basculante et autres carrosseries ou le chargement risque de tomber dans la zone du refroidisseur d'huile, il faut prévoir un recouvrement pour le refroidisseur d'huile. On peut l'obtenir sous la désignation «Couvercle de protection pour refroidisseur/ventilateur pour HydroDrive®» départ usine ou le monter en postéquipement (montage n° 81.36000.8134).

4. Modification du châssis

Afin de pouvoir réaliser le produit souhaité par le client, des composants supplémentaires doivent éventuellement être montés, rapportés ou transformés.
Pour autant que compatibles avec la conception choisie, nous recommandons l'utilisation de composants d'origine MAN pour des raisons d'uniformité et de maintenance. Pour réduire au maximum les opérations de maintenance, nous recommandons d'avoir recours à des composants présentant des intervalles d'entretien et de maintenance identiques à ceux du châssis MAN.
Aucun composant important pour la sécurité faisant partie des guidages de roue/d'essieu, de la direction et des freins ne doit être modifié. Ne pas retirer ou modifier les stabilisateurs existants.
Le montage ou la transformation de composants exige souvent des interventions dans le réseau de données CAN des calculateurs électroniques (p. ex. extension du système électronique de freinage EBS). Les modifications et extensions nécessaires de la programmation du véhicule sont indiquées dans ces directives pour le thème respectif. Ces modifications peuvent seulement être effectuées avec l'aide des spécialistes en électronique des points de service MAN et avec la validation des programmes par le département SMTSE-ESC, (voir l'adresse en haut sous « Editeur »). Les systèmes montés en post-équipement ne sont éventuellement pas intégrés dans les systèmes Trucknology® propres au véhicule « Système d'entretien au temps » ou « Système d'entretien flexible ». Pour ces raisons, on ne peut s'attendre au même confort d'entretien pour les pièces d'origine montées en post-équipement que pour le premier équipement.

4.1 Matériau pour les cadres

En cas de modifications au niveau des longerons et des traverses du châssis, seule l'utilisation du matériau pour cadres d'origine S500MC (QStE 500TM) est autorisée.
Exception: en cas de profilé 33, les longerons sont en S420MC = QStE420TM.

Tableau 10: Aciers pour cadres TGA

Numéro de matériau	Ancienne désignation du matériau	Ancienne norme	$\sigma_{0,2}$ N/mm²	σ_B N/mm²	Nouvelle désignation du matériau	Nouvelle norme	Numéro des profilés selon le tableau 11
1.0980	QStE420TM	SEW 092	≥ 420	480-620	S420MC	DIN EN 10149-2	33
1.0984	QStE500TM	SEW 092	≥ 500	550-700	S500MC	DIN EN 10149-2	31 32 34

Pour les longerons et traverses des faux-châssis, il faut utiliser des aciers avec une limite d'élasticité de $\sigma_{0,2} \geq 350$ N/mm², pour d'autres indications sur les faux-châssis, voir le chapitre Faux-châssis 5.3.3.
Pour le TGA les profilés de longerons de cadre suivants sont utilisés en fonction du type.

Figure 8: Données des profilés des longerons du cadre ESC-112

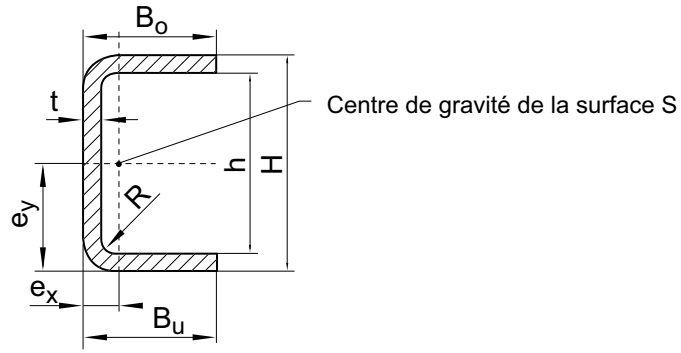


Tableau 11: Données des profilés des longerons du cadre - (les profilés en gras sont utilisés dans la série TGA)

N°	H mm	h mm	B_o mm	B_u mm	t mm	R mm	G kg/m	$\sigma_{0,2}$ N/mm²	σ_B N/mm²	A Mm²	e_x mm	e_y mm	I_x cm⁴	W_{x1} cm³	W_{x2} cm³	I_y cm⁴	W_{y1} cm³	W_{y2} cm³
1	220	208	80	85	6	10	17	420	480..620	2.171	21	110	1.503	138	135	135	64	21
2	222	208	80	80	7	10	20	420	480..620	2.495	20	111	1.722	155	155	142	71	24
3	222	208	75	75	7	10	19	420	480..620	2.425	18	111	1.641	148	148	118	66	21
4	224	208	75	75	8	10	22	420	480..620	2.768	19	112	1.883	168	168	133	70	24
5	220	208	70	70	6	10	16	420	480..620	2.021	16	110	1.332	121	121	85	53	16
6	322	306	80	80	8	10	29	420	480..620	3.632	17	161	4.821	299	299	176	104	28
7	262	246	78	78	8	10	24	420	480..620	3.120	18	131	2.845	217	217	155	86	26
8	260	246	78	78	7	10	21	420	480..620	2.733	18	130	2.481	191	191	138	77	23
9	224	208	80	80	8	10	22	420	480..620	2.848	20	112	1.976	176	176	160	80	27
10	262	246	80	80	8	10	25	420	480..620	3.152	19	131	2.896	221	221	167	88	27
11	273	247	85	85	7[1)]	6[2)]	31	355	510	3.836	26	136	4.463	327	327	278	108	47
12	209	200	65	65	4,5	8	11	260	420	1.445	15	105	868	83	83	52	35	10
13	210	200	65	65	5	8	13	260	420	1.605	15	105	967	92	92	58	39	12
14	220	208	70	80	6	10	16	420	480..620	2.081	18	107	1.399	131	124	105	58	17
15	222	208	70	80	7	10	19	420	480..620	2.425	18	108	1.638	152	144	120	67	19
16	234	220	65	65	7	8	19	420	480..620	2.381	15	117	1.701	145	145	80	53	16
17	220	208	75	75	6	10	16	420	480..620	2.081	18	110	1.400	127	127	103	57	18
18	218	208	70	70	5	10	13	420	480..620	1.686	16	109	1.105	101	101	72	45	13
19	222	208	70	70	7	10	18	420	480..620	2.355	17	111	1.560	141	141	97	57	18
20	260	246	70	70	7	10	21	420	480..620	2.621	15	130	2.302	177	177	101	67	18
21	210	200	65	65	5	8	13	420	480..620	1.605	15	105	967	92	92	58	39	12
22	330	314	80	80	8	10	29	420	480..620	3.696	17	165	5.125	311	311	177	104	28
23	270	254	80	80	8	10	25	420	480..620	3.216	18	135	3.118	231	231	168	93	27
24	274	254	80	80	10	10	31	420	480..620	4.011	19	137	3.919	286	286	204	107	33
25	266	254	80	80	6	10	19	420	480..620	2.417	18	133	2.325	175	175	130	72	21
26	224	208	70	70	8	10	21	420	480..620	2.688	17	112	1.789	160	160	109	64	21
27	268	254	70	70	7	10	21	420	480..620	2.677	15	134	2.482	185	185	102	68	19
28	270	254	70	70	8	10	24	420	480..620	3.056	15	135	2.843	211	211	114	76	21

Tableau 11: Données des profilés des longerons du cadre - (les profilés en gras sont utilisés dans la série TGA)

N°	H mm	h mm	B_o mm	B_u mm	t mm	R mm	G kg/m	$\sigma_{0,2}$ N/mm²	σ_B N/mm²	A Mm²	e_x mm	e_y mm	I_x cm⁴	W_{x1} cm³	W_{x2} cm³	I_y cm⁴	W_{y1} cm³	W_{y2} cm³
29	334	314	80	80	10	10	36	420	480..620	4.611	17	167	6.429	385	385	215	126	34
30	328	314	80	80	7	10	25	420	480..620	3.237	16	164	4.476	273	273	158	99	25
31	**270**	**254**	**85**	**85**	**8**	**10**	**26**	**500**	**550..700**	**3.296**	**20**	**135**	**3.255**	**241**	**241**	**201**	**101**	**31**
32	**270**	**251**	**85**	**85**	**9,5**	**10**	**30**	**500**	**550..700**	**3.879**	**21**	**135**	**3.779**	**280**	**280**	**232**	**110**	**36**
33	**334**	**314**	**85**	**85**	**10**	**10**	**37**	**420**	**480..620**	**4.711**	**19**	**167**	**6.691**	**401**	**401**	**257**	**135**	**39**
34	**270**	**256**	**85**	**85**	**6,8**	**10**	**22**	**500**	**550..700**	**2.821**	**19**	**135**	**2.816**	**209**	**209**	**174**	**92**	**26**
35	220	212	70	70	4	10	11	420	480..620	1.367	16	110	921	84	84	59	37	11
36	220	211	70	70	4,5	10	12	420	480..620	1.532	16	110	1.026	93	93	65	41	12
37	220	206	70	70	7	10	18	420	480..620	2.341	17	110	1.526	139	139	97	57	18
38	220	204	70	70	8	10	21	420	480..620	2.656	17	110	1.712	156	156	108	64	20
39	270	256	70	70	7	10	21	420	480..620	2.691	15	135	2.528	187	187	102	68	19
40	270	256	70	70	7	10	21	500	550..700	2.691	15	135	2.528	187	187	102	68	19
41	270	254	70	70	8	10	24	420	480...620	3.056	15	135	2.842	211	211	114	76	21
42	**270**	**254**	**85**	**85**	**8**	**10**	**26**	**420**	**480..620**	**3.296**	**20**	**135**	**3.255**	**241**	**241**	**201**	**101**	**31**
43[3]	**270**	**254**	**85**	**85**	**8**	**10**	**26**	**500**	**560..700**	**3.296**	**20**	**135**	**3.255**	**241**	**241**	**201**	**101**	**31**
44[4]	**270**	**256**	**80**	**80**	**7**	**10**	**22**	**460**	**490..627**	**2.831**	**18**	**135**	**2.770**	**205**	**205**	**150**	**83**	**24**
45[3]	**270**	**251**	**85**	**85**	**9,5**	**10**	**30**	**500**	**550..700**	**3.879**	**21**	**135**	**3.779**	**280**	**280**	**232**	**110**	**36**
46	**270**	**254**	**70**	**70**	**8**	**10**	**24**	**500**	**550..700**	**3.056**	**15**	**135**	**2.842**	**211**	**211**	**114**	**76**	**21**

1) Membrures supérieure et inférieure de 13 mm d'épaisseur
2) Rayon extérieur 10 mm
3) LNE500 selon la norme brésilienne NBR 6656:2008, pour TGX en Amérique Latine (version 03 2010: types CKD 28X. 88X)
4) CLA (Cargo Line A)

Le tableau 12 indique l'utilisation de base en fonction du type des longerons du cadre dans des exemples valables au moment de la publication et ne prétend pas être actuel ni exhaustif. La description actuelle et fiable du profilé de longeron de cadre utilisé se trouve :

- sur le dessin du châssis
- la feuille des données techniques

du véhicule respectif, voir www.manted.de dans la partie «Châssis».

Tableau 12: TUtilisation en fonction du type des profilés des longerons de cadre pour le TGA

Tonnage	Véhicule	Suffixe	Type	Numéro de profilé	Particularités
18 t	TGA 18.xxx 4x2	BLS-TS BLS-TS BLS-TS	H01 H08 H11	34	Semi remorque réservoir/silo
		BB BB BL BL BL LL LL LLS-U LLS-U LL-U LL-U BL-WW	H02 H03 H05 H06 H07 H09 H10 H12 H13 H14 H15 H61	31 42 31 	
	TGA 18.xxx 4x4 TGA 18.xxx 4x4H	BB BB BL BL BL	H51 H52 H22 H70 H80	31	
19 t	TGA 19.xxx 4x2	BBS-WW BB-WW	H43 H60	32 32	
25 t	TGA 25.xxx 6x2-2, 6x2-4	LL-U LL-U	H44 H45	31	
26 t	TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 TGA 26.xxx 6x4H	BL BL BL LL LL LL BL BL LL	H16 H17 H18 H19 H20 H21 H35 H27 H31	31	
26 t	TGA 26.xxx 6x2/2, 6x2/4 TGA 26.xxx 6x4H	BL BL BL BL	H23 H24 H32 H42	31	
26 t	TGA 26.xxx 6x4	BB BB	H25 H26	31/32	Profilé 31 pour empattement ≤ 3.900+1.400 Profilé 32 pour empattement > 3.900+1.400
		BL BL BL-WW	H29 H30 H63	31	
26 t	TGA 26.xxx 6x6 TGA 26.xxx 6x6H	BB BB BB BL BL	H55 H47 H56 H72 H82	31/32	Profilé 31 pour empattement ≤ 3.900+1.400 Profilé 32 pour empattement > 3.900+1.400

Tonnage	Véhicule	Suffixe	Type	Numéro de profilé	Particularités
28 t	TGA 28.xxx 6x2-4 TGA 28.xxx 6x2-2	BL, LL LL BL LL BL	H71 H85 H86 H87 H89	31	Essieu traîné directeur Essieu traîné en monte double Essieu traîné en monte double Essieu traîné en monte double Essieu traîné en monte double
28 t	TGA 28.xxx 6x4-4	BL	H81	31	Essieu traîné directeur
28 t	TGA 28.xxx 6x6-4	BL	H83	31	Essieu traîné directeur et moteur
32 t	TGA 32.xxx 8x4	BB BB	H48 H49	34	uniquement malaxeur à béton et benne arrière
33 t	TGA 33.xxx 6x4	BB BB BB-WW BB-WW	H25 H26 H28 H62	31/32	Profilé 31 pour empattement ≤ 3.900+1.400 Profilé 32 pour empattement > 3.900+1.400
		BLBL	H29 H30	31	
33 t	TGA 33.xxx 6x6 TGA 33.xxx 6x6H	BB BB-WW BB BB BL BL	H47 H54 H55 H56 H72 H82	31/32	Profilé 31 pour empattement ≤ 3.900+1.400 Profilé 32 pour empattement > 3.900+1.400
35 t	TGA 35.xxx 8x2-4, 8x2-6	BL BL	H88 H90	31	
	TGA 35.xxx 8x4	BB BB BL BL	H36 H37 H40 H41	31	
	TGA 35.xxx 8x4-4	BL BL	H91 H92	31	
35 t	TGA 35.xxx 8x6	BB BB	H73 H93	31	pour un poids total ≤ 35 t
35 t	TGA 35.xxx 8x8	BB BB	H76 H96	31	pour un poids total ≤ 35 t
40 t	TGA 40.xxx 6x4	BB-WW BB	H33 H34	32	
40 t	TGA 40.xxx 6x6	BB-WW BB	H57 H58	32	
41 t	TGA 41.xxx 8x4	BB BB BB-WW	H38 H39 H46	32	
41 t	TGA 41.xxx 8x4/4	BB, BLBB, BL	H94 H95	33	
41 t	TGA 41.xxx 8x6	FFDA FFDA	H73 H93	32	pour un poids total > 35 t
	TGA 41.xxx 8x8	FFDA FFDA	H76 H96	32	pour un poids total > 35 t

4.1.1 Matériau de faux-châssis

Les matériaux S235JR (St37-2) et S260NC (QStE260N) ne sont que partiellement adéquats pour des raisons de solidité.
C'est pourquoi ils sont seulement autorisés pour les longerons et traverses des faux-châssis qui sont seulement soumis aux charges linéaires de la carrosserie. Si des charges ponctuelles entrent en jeu ou si des organes avec introduction locale de force doivent être montés, comme p. ex. des hayons élévateurs, des grues, des treuils, des aciers avec une limite d'élasticité de $\sigma 0{,}2 \geq 350$ N/mm^2 sont en tout cas nécessaire.

4.2 Protection contre la corrosion

La protection des surfaces contre la corrosion influence la longévité et l'aspect du produit. La qualité du revêtement des carrosseries devrait donc toujours être égale à celle du châssis. Afin que cette exigence soit respectée pour les carrosseries commandées par MAN, il faut impérativement appliquer la **Norme usine M3297 de MAN «Protection contre la corrosion et systèmes de revêtement pour les carrosseries réalisées en sous-traitance»**. Si la carrosserie est commandée par le client, cette norme est alors considérée comme étant une recommandation ; sa non-observation exclue alors toute garantie par MAN pour les conséquences.
On peut se procurer les normes d'usine de MAN via www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement nécessaire.
Les châssis MAN fabriqués en série sont revêtus d'une peinture de finition à 2 composants à base d'eau sans danger pour l'environnement et séchée à des températures de séchage jusqu'à 80°C environ. Afin de garantir une qualité homogène, la structure de revêtement suivante est préconisée pour tous les éléments métalliques de la carrosserie et du faux-châssis:

- surface des composants avec le métal apparent ou grenaillée (SA 2,5)
- apprêt: couche adhérente de préparation EP à 2 composants, comme autorisé d'après norme d'usine M 3162-C de MAN ou - si possible - KTL d'après norme d'usine M3078-2 de MAN avec traitement au préalable au phosphate de zinc
- peinture de finition à 2 composants (2K) selon la norme d'usine M 3094 de MAN de préférence à base d'eau; possible également à base de solvant si les équipements nécessaires font défaut. (www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement nécessaire).

A la place de la couche d'apprêt et de la peinture de finition, une galvanisation à chaud est également possible pour le soubassement de la carrosserie (p. ex. longerons, traverses et les goussets d'assemblage. La marge de manœuvre pour les durées de séchage et de durcissement ainsi qu'au niveau des températures est indiquée dans les fiches techniques du fabricant des laques et peintures.
Lors du choix et de la combinaison de différents métaux (p. ex. aluminium et acier), il faut tenir compte de l'effet de la série de tensions électrochimiques sur les phénomènes de corrosion aux surfaces limites (isolation). Il faut également penser à la compatibilité des métaux entre eux ; p. ex. la série de tensions électrochimiques p.ex. (cause de la corrosion par contact).

Après tous les travaux effectués sur les châssis:

- enlever les copeaux
- ébarber les arêtes
- protéger les corps creux avec de la cire.

Les éléments mécaniques de liaison (boulons, écrous, rondelles, goujons p. ex.) qui ne sont pas peints, doivent être protégés impeccablement contre la corrosion.
Tous les châssis arrivés chez le carrossier doivent être lavés à l'eau claire afin de faire disparaître les traces de sel et donc d'éviter toute corrosion due à l'action du sel durant les périodes d'immobilisation de la phase de construction de la carrosserie.

4.3 Perçages, rivets et assemblages par vis dans le cadre

Utiliser si possible les perçages existant déjà dans le cadre. Il est interdit d'effectuer des perçages dans les ailes des profilés des longerons du cadre, donc dans les membrures du haut et du bas (voir figure 9). La seule exception à cette règle concerne l'extrémité arrière du cadre, en dehors de la zone de l'ensemble des pièces servant à soutenir le dernier essieu et placées sur le cadre (voir figure 10). Il en est de même pour le faux-châssis.

Figure 9: Perçages dans les membrures du haut et du bas ESC-155

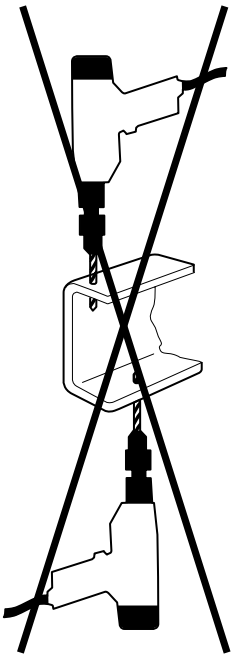
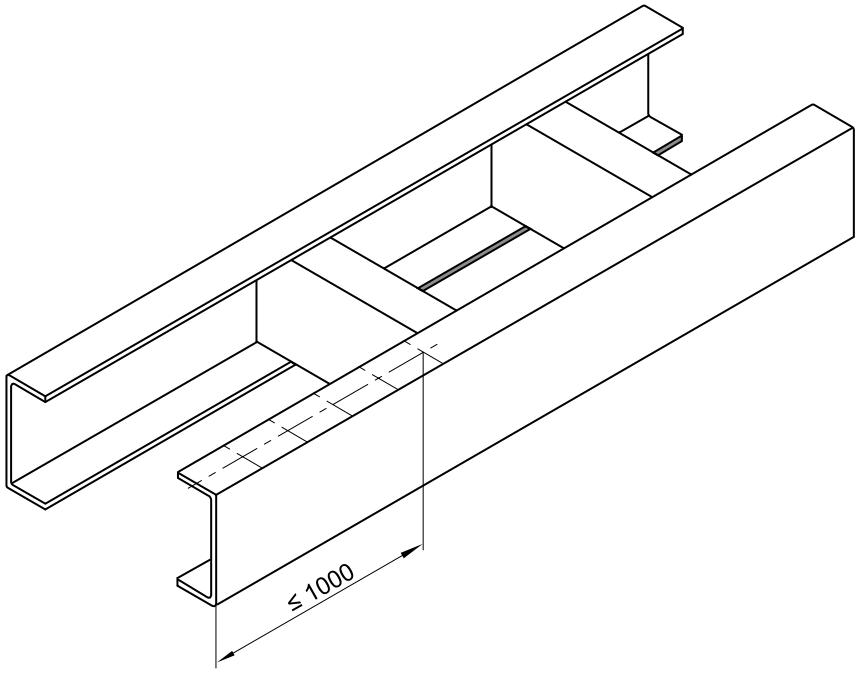
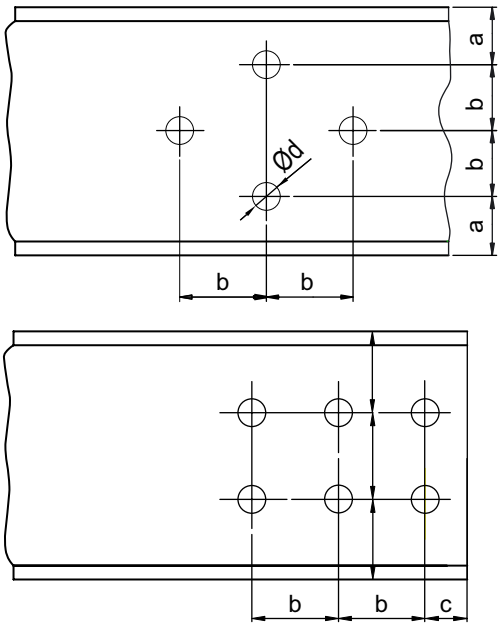


Figure 10: Perçages à l'extrémité du cadre ESC-032



Des perçages sont possibles sur toute la longueur utile du cadre. Le respect des distances autorisées entre les perçages selon la figure 11 est toutefois une condition indispensable. Après le perçage, aléser et ébarber tous les perçages.

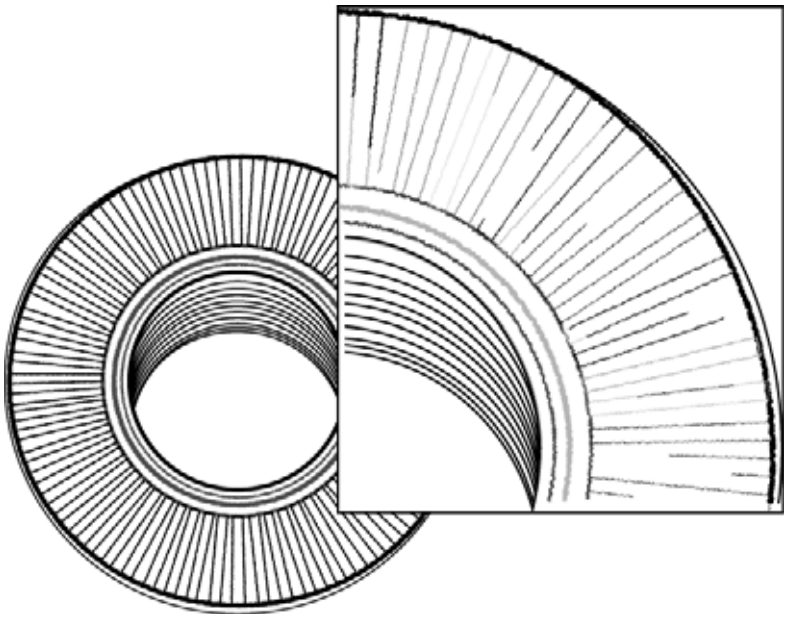
Figure 11: Distances entre les perçages ESC-021



a ≥ 40
b ≥ 50
c ≥ 25
TGA: d ≤ 16

De nombreuses liaisons entre les pièces du cadre et les pièces rapportées à celui-ci (p. ex. goussets d'assemblage avec traverse, tôles d'introduction de poussée, équerres de plateaux) sont rivetées de série. Si des modifications sont apportées après coup à ces pièces, il est alors permis de se servir d'une boulonnerie conforme au minimum à la classe de résistance 10.9 avec protection mécanique contre les desserrages. MAN recommande des boulons/écrous nervurés selon la norme MAN M 7.012.04 (pour l'approvisionnement voir www.normen.man-nutzfahrzeuge.de). Respecter le couple de serrage indiqué par le fabricant.
En cas de remontage de vis nervurées, il faut utiliser des vis et des écrous neufs côté serrage.
On reconnaît le côté de serrage aux légères traces sur les nervures dans la collerette des vis et des écrous (voir la figure 12).

Figure 12: Traces dans les nervures côté serrage ESC-216



Il est également possible à titre de remplacement de se servir de rivets très résistants (p. ex. Huck®-BOM, goujons avec bagues de fermeture) en les utilisant selon les instructions du fabricant. Aussi bien pour ce qui est de l'exécution que de la résistance, la liaison rivetée doit au minimum être équivalente à la liaison boulonnée.

Les boulons à bride sont également autorisés en principe. MAN attire l'attention sur le fait que les boulons à bride exigent une énorme précision lors du montage, tout spécialement lorsque les longueurs de blocage sont faibles.

Le vissage de groupes homologués (p. ex. protections anti-encastrement, dispositifs d'accouplement) ou/et importants pour la sécurité (frein, essieux, guidage d'essieu, suspension) doit s'effectuer exclusivement avec des éléments de liaison d'origine MAN.

4.4 Modification du cadre

4.4.1 Soudage sur le cadre

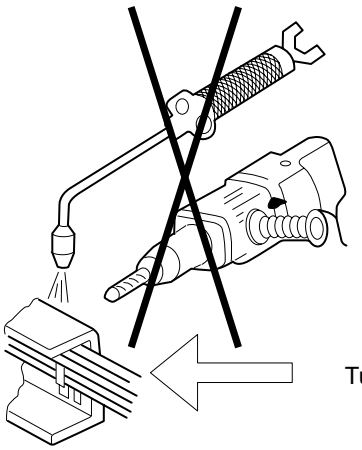
De manière générale, les opérations de soudage sur le cadre et les suspensions des essieux qui ne sont pas décrites dans ces directives de carrosserie ne sont pas autorisées. Les travaux de soudage sur les éléments soumis à une homologation de type (p. ex. les dispositifs de jonction, la protection anti-encastrement) ne peuvent être effectués que par le détenteur de l'homologation de type. Les travaux sur ces éléments entraînent sinon l'annihilation de l'homologation ! Les opérations de soudure sur le châssis requièrent des connaissances spécialisées particulières et l'entreprise qui les exécutent doit donc disposer pour les opérations de soudage nécessaires d'un personnel formé et qualifié en conséquence (p. ex. en Allemagne selon les fiches techniques DVS 2510 - 2512 «Soudage de remise en état pour les véhicules utilitaires», à se procurer auprès de la maison d'édition DVS.)
Les cadres des véhicules industriels de MAN sont fabriqués avec des aciers très résistants à grain fin. Les travaux de soudage sur le cadre ne sont autorisés qu'à condition d'utiliser le matériau d'origine du cadre, voir le chapitre 4.1 L'acier à grain fin utilisé convient pour le soudage. Les procédés de soudage Mag, c'est-à-dire à l'arc sous protection de gaz actif ou E, c'est-à- dire électrique à l'arc garantissent des soudures durables de haute qualité quand elles sont effectuées par des soudeurs qualifiés.

Matériaux de soudage auxiliaires recommandés:

MAG fil SG 3
E électrode B 10.

Une préparation minutieuse de l'endroit à souder est importante pour la réussite d'une liaison de grande qualité. Les pièces sensibles à la chaleur doivent être protégées ou démontées. Les points de raccordement de la partie à souder sur le véhicule et la borne de masse de l'appareil de soudage doivent être dépourvus de tout revêtement; d'où la nécessité d'enlever la peinture, les traces de corrosion, d'huile, de graisse, les salissures, etc. Le soudage doit toujours être effectué avec du courant continu en veillant à la polarité des électrodes. Les conduites (électricité, air) à proximité de la soudure doivent être protégées des effets de la chaleur, la meilleure solution étant de les retirer.

Figure 13: Protection des pièces sensibles à la chaleur ESC-156



Renoncer au soudage si la température ambiante descend en dessous de +5°C.
Les opérations de soudage doivent être réalisées sans sillons de pénétration (voir soudures d'angle figure 14).
Des criques dans le cordon de soudure sont interdites. Les cordons de raccordement sur les longerons doivent être exécutés sous forme de cordons en V ou X en plusieurs passes. Les soudures verticales doivent être réalisées comme soudures montantes (de bas en haut figure 16).

Figure 14: Sillons de pénétration ESC-150

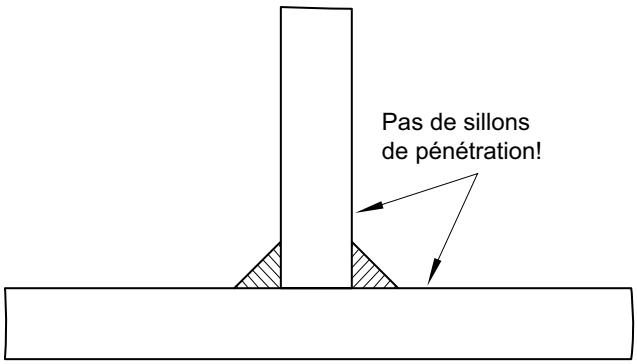


Figure 15: Soudure pour cordons en X et Y ESC-003

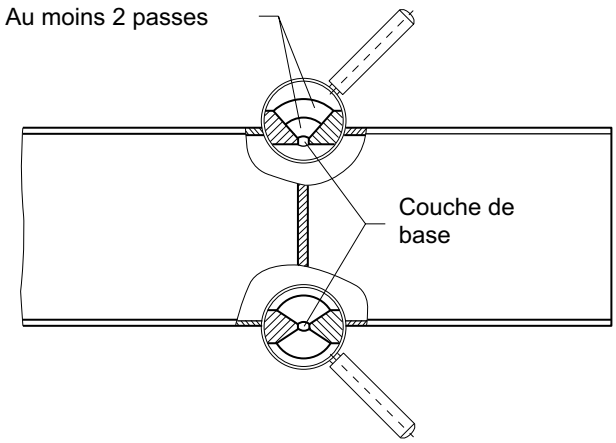
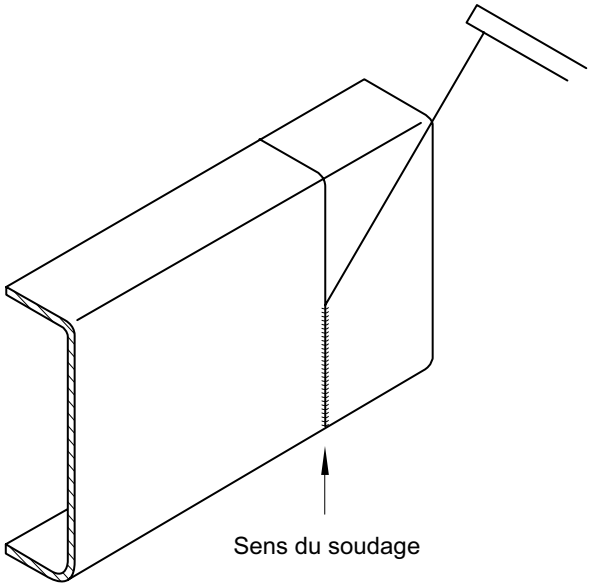


Figure 16: Soudure verticale sur le cadre ESC-090



Respecter la procédure suivante afin de ne pas endommager des composants électroniques
(par ex. alternateur, FFR, EBS, EDC, ECAS):

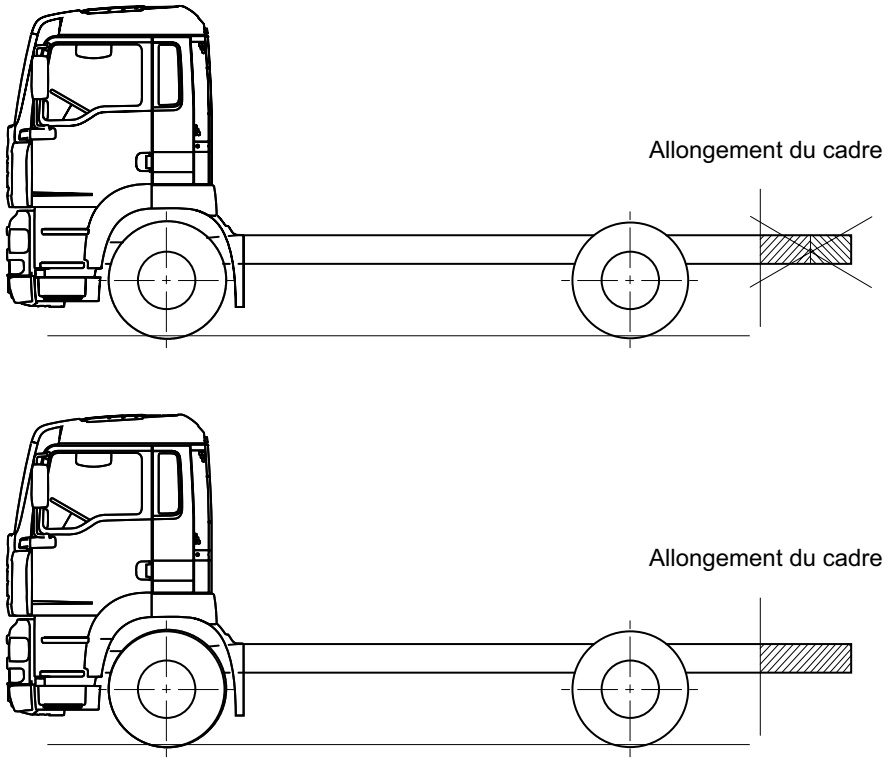
- débrancher les câbles - et + des batteries, relier entre elles les extrémités détachées des câbles (toujours - avec +)
- enclencher le robinet de batterie (interrupteur mécanique) ou shunter le robinet électrique de batterie au niveau de l'aimant(débrancher les câbles et les relier entre eux)
- fixer la pince de masse de l'appareil de soudage directement à l'endroit devant être soudé et de façon que la conduction électrique se fasse bien (voir ci-dessus)
- si deux pièces doivent être soudées ensemble, les relier de sorte que la conduction électrique se fasse bien (raccorder les deux pièces avec la pince de masse par ex.)

Il n'est pas nécessaire de débrancher les composants électroniques si les conditions susmentionnées sont respectées à la lettre.

4.4.2 Modification du porte-à-faux du cadre

Une modification du porte-à-faux arrière déplace le centre de gravité pour la charge utile et la carrosserie, d'où une modification des charges sur essieux. Seul un calcul de la charge sur essieux peut montrer si cette modification est autorisée. Ce calcul donc est obligatoire et doit être effectué avant le début du travail. Un allongement du porte-à-faux du cadre est uniquement autorisé si le matériau d'origine du cadre est utilisé, voir chapitre 4.1. Un allongement avec plusieurs morceaux de profilés est interdit.

Figure 17: Allongement du porte-à-faux du cadre ESC-093

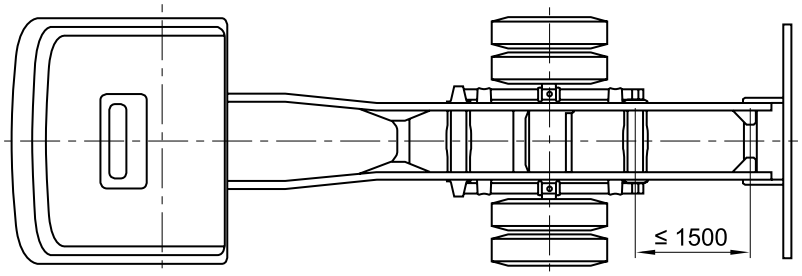


Les faisceaux de câbles CAN ne doivent jamais être coupés ni rallongés.
Pour les allongements de cadre des faisceaux de câbles pour les feux arrière, les feux supplémentaires, les prises de remorque, les feux latéraux de gabarit et les câbles ABS sont disponibles chez MAN.
Une description détaillée de la marche à suivre figure dans le fascicule «Interfaces TG».

Si un allongement est envisagé sur des véhicules caractérisés par un porte-à-faux court, laisser en place la traverse existante entre les supports arrière des ressorts.

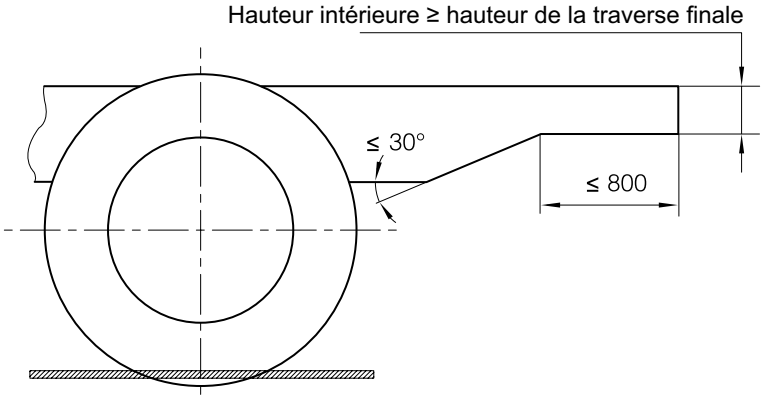
Une traverse supplémentaire doit impérativement être prévue pour le cadre si la distance entre les traverses dépasse 1500 mm (voir figure 18). Une tolérance de + 100 mm est autorisée. Il doit toujours y avoir une traverse finale.

Figure 18: Distance maxi des traverses du cadre ESC-092



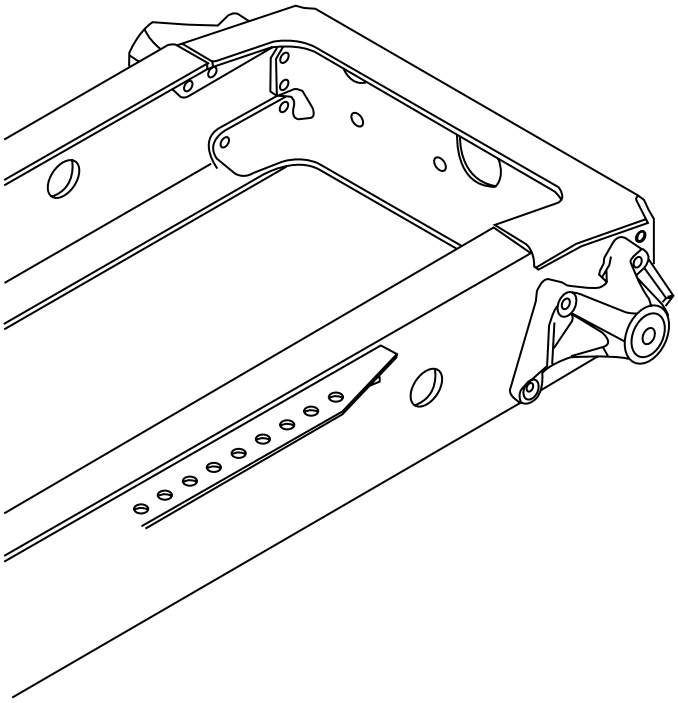
L'extrémité arrière du cadre peut être rétrécie conformément à la figure 19. La réduction de la section du longeron du cadre ainsi provoquée doit néanmoins avoir encore une résistance suffisante.
Des rétrécissements au niveau des pièces de guidage d'essieu ne sont pas permis.

Figure 19: Rétrécissement à l'extrémité du cadre ESC-108


Hauteur intérieure ≥ hauteur de la traverse finale
≤ 30°
≤ 800
Pas de rétrécissement au niveau des pièces de guidage d'un essieu

Si un porte-à-faux de cadre est raccourci jusqu'au guidage d'essieu ou à la suspension (p. ex. support de ressort arrière, porte-stabilisateur), les traverses présentes (traverses tubulaires en règle générale) doivent rester en place ou être remplacées par des traverses terminales MAN d'origine (voir figure 20).

Figure 20: Extrémité de cadre d'un tracteur de semi-remorque ESC-503



4.4.3 Modifications de l'empattement

En raison des règlements de construction concernant la direction (en particulier 70/311 CEE, modifié en dernier par 2004/09/24) les châssis de la série TGA sont selon le nombre et le type d'essieux directeurs, l'empattement, les pneus, les charges sur essieu et le poids total, équipés de volants (diamètre), de boîtiers de direction (plage de démultiplication) et de tubulure d'huile de direction (spirale de refroidissement) différents. **En cas d'allongement de l'empattement il faut donc en tout cas demander auparavant auprès du service ESC MAN (voir l'adresse ci-dessus sous «Editeur») si la modification de l'empattement nécessite un autre état d'équipement concernant la direction.** Les paramétrages de modification de l'empattement (voir aussi paragraphe suivant) sont seulement possibles si l'équipement correct a été monté. MAN n'est pas responsable des erreurs qui entraînent un surcroît de travail en raison d'une demande tardive du carrossier.
Avant le début des travaux, il faut par ailleurs demander via l'atelier MAN à l'aide d'un paramétrage de véhicule un fichier de données de transformation avec indication de l'empattement réalisé: L'exécution se fait par l'intermédiaire du système de diagnostic MAN-cats®.

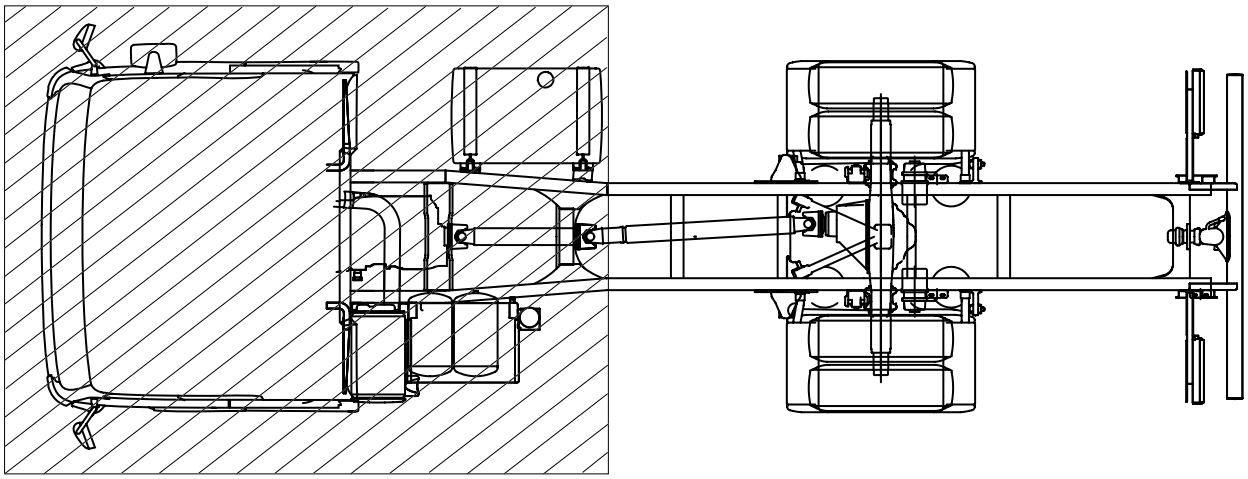
Des modifications de l'empattement sont toujours possibles en:

- en déplaçant le pont arrière
- séparant les longerons du cadre et en ajoutant ou retirant une section du cadre.

Il faut respecter toutes les instructions suivantes pour qu'une modification de l'empattement soit conforme et exempte d'homologation.

Le nouvel empattement ne doit pas être plus court que le plus court empattement de série ni plus long que le plus long empattement de série du même type selon le code de type (voir le paragraphe 2.2, tableau 5). La distance maximale entre les traverses doit être de 1500 mm également après une modification de l'empattement, une tolérance de +100 mm est admissible. La transformation de la chaîne d'arbres de transmission doit être effectuée selon ces directives de carrossage, voir le paragraphe 4.6.3.1 et les directives du fabricant des arbres de transmission. Si le nouvel empattement correspond à un empattement de série, il faut disposer les arbres de transmission et les traverses comme pour l'empattement de série.Le chapitre 6 « Système électrique, système électronique, câbles » est valable pour la pose des conduites d'air et d'électricité. Les faisceaux de câbles CAN ne doivent pas être coupés, c'est pourquoi en cas de raccourcissements de l'empattement, choisir un cheminement plus long et ne pas poser d'anneaux ni de boucles.
Pour les allongements de l'empattement, il faut déplacer avec l'essieu arrière les appareils et capteurs qui s'y rapportent ; c'est pourquoi il existe des faisceaux de câbles adaptateurs pour tous les appareils et capteurs en rapport avec l'essieu arrière.
La systématique, la méthode et les numéros de référence figurent en détails dans le fascicule « Interfaces TG ». Le guidage d'essieu et la suspension (p. ex. supports des ressorts, fixation d'un bras oscillant longitudinal) ne doivent pas se trouver dans la zone du coudage de cadre ou en amont, une distance minimale de 100 mm jusqu'à la 2e pliure du cadre est obligatoire (voir la figure 21).

Figure 21: Zone interdite pour le guidage d'essieu arrière ESC-500



Pour les types avec direction hydraulique forcée de l'essieu traîné „ZF-Servocom® RAS“ (tous les 6x2-4) il faut, en fonction de l'ampleur de la modification de l'empattement des essieux 1 et 2, monter des leviers de direction avec un autre angle de braquage selon le tableau 13.

Tableau 13: Levier de direction pour 6x2-4, avec „direction ZF-Servocom® RAS“ de l'essieu traîné

Empattement [mm] essieux 1 et 2	Numéro de référence dulevier de direction	Angle de braquage maximal du levier de direction
3.900 ≤ 4.200	81.46705.0508	19°
> 4.200 ≤ 4.800	81.46705.0004	16,5°
> 4.800 ≤ 5.500	81.46705.0509	14,5°
> 5.500	81.46705.0510	13,5°

Pour les types avec direction hydraulique électronique de l'essieu poussé „ZF-Servocom® RAS-EC“ (tous les 6x2/4 et les 8x4/4) un allongement de l'empattement n'est pas possible, un raccourcissement de l'empattement est par contre possible. Des modifications au niveau du système de direction ne sont pas admises. Sur les véhicules avec deux essieux avant dirigés mécaniquement (p. ex. 8x4) le déplacement des essieux directeurs peut uniquement être effectué par les fournisseurs de MAN.

Des raccourcissements de l'empattement selon ces directives sont possibles pour ces types.

Déplacement
Se reporter au paragraphe 4.3 de ce chapitre pour la fixation de la suspension d'essieu, du guidage d'essieu et des traverses avec des rivets et des vis nervurées MAN selon la norme MAN M 7.012.04 (pour l'approvisionnement voir www.normen.man-nutzfahrzeuge.de); il faut respecter les espaces entre les alésages qui sont requis !

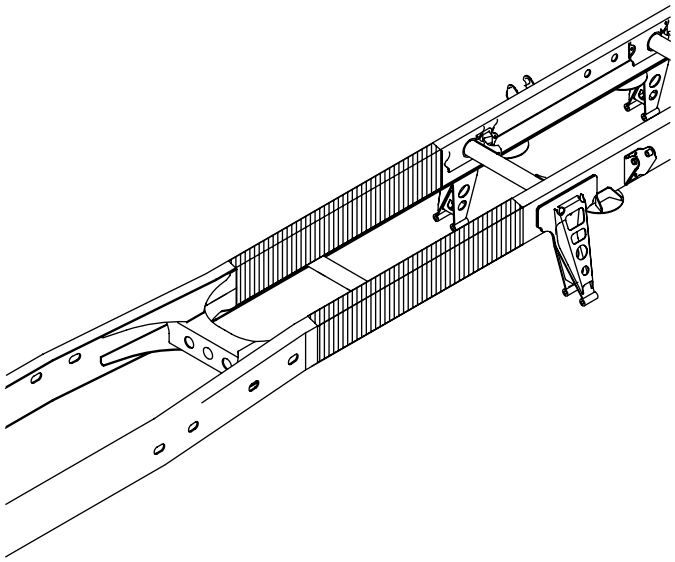
Soudage
Il faut absolument respecter les consignes dans ces directives de carrossage (voir le paragraphe 4.4.1). Il faut utiliser le matériau d'origine du cadre pour les éléments de cadre à ajouter p. ex. les longerons, les profilés rapportés, pour les matériaux de cadre voir le paragraphe 4.1. Il est recommandé de chauffer les longerons du cadre à 150°C - 200°C.

Aucune séparation du cadre ne doit être réalisée aux endroits suivants :

- points d'introduction d'une charge
- coudage de cadre, distance minimale 100 mm
- guidage d'essieu et suspension (p. ex. supports de ressort, fixation du bras oscillant longitudinale), distance minimale 100 mm
- Suspension de boîte de vitesses (également boîte de transfert pour les véhicules tout-terrain) suspension du moteur

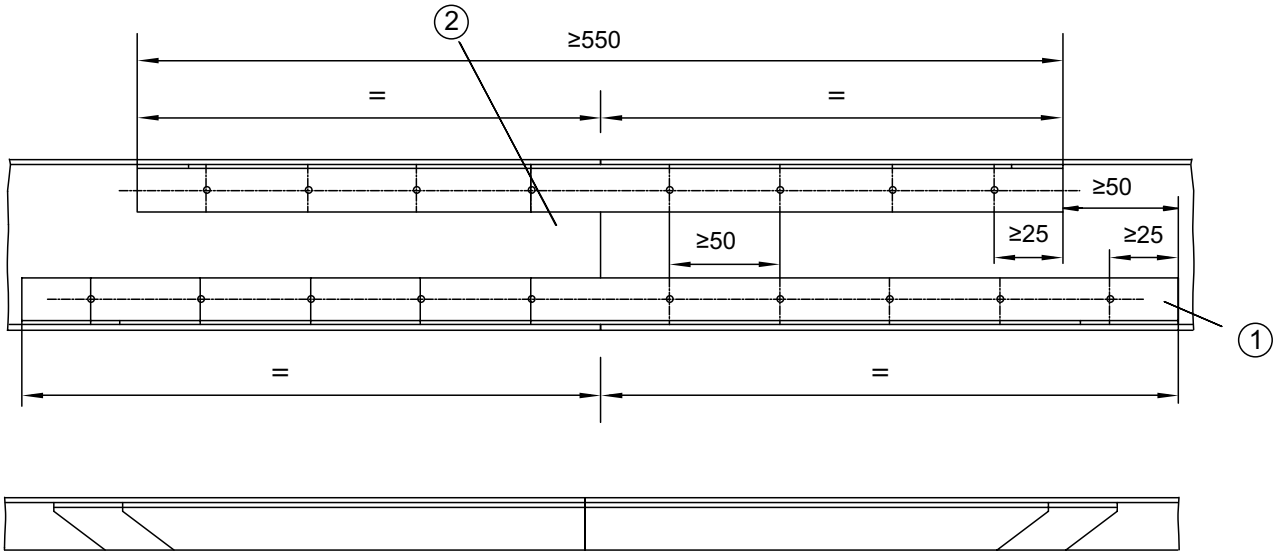
La zone de cordon de soudure autorisée pour les modifications de l'empattement est derrière le coudage de cadre et avant le guidage d'essieu arrière le plus en avant. Les cordons de soudure dans le sens longitudinal du véhicule sont interdits ! Position des cordons de soudure (voir la figure 22).

Figure 22: Zone de soudure possible ESC-501



En cas de modification du cadre par séparation des longerons, les soudures doivent être protégées par des profilés rapportés selon les figures 23 et 24.

Figure 23: Profilés rapportés en cas de raccourcissement de l'empattement ESC-012



(1) Se servir des perçages existants au niveau des profilés angulaires.
Répartir les rivets en moyenne tous les ≥ 50, Ecarts des bords ≥ 25

(2) Cordon de soudure aplati si les pièces se touchent. Le cordon de soudure doit être conforme au groupe d'évaluation BS, DIN 8563, partie 3.

(3) Utiliser des profilés à ailes égales.
Largeur comme la largeur intérieure du cadre autorisée avec une tolérance -5.
Epaisseur comme celle du cadre avec une tolérance de -1.
Matériau min.S355J2G3 (St52-3)

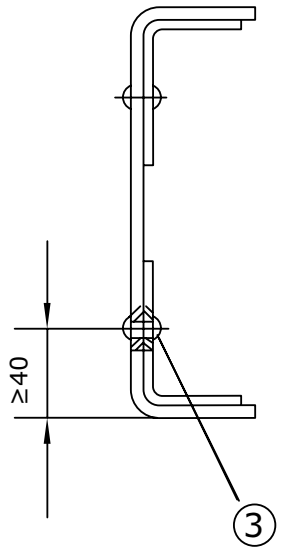
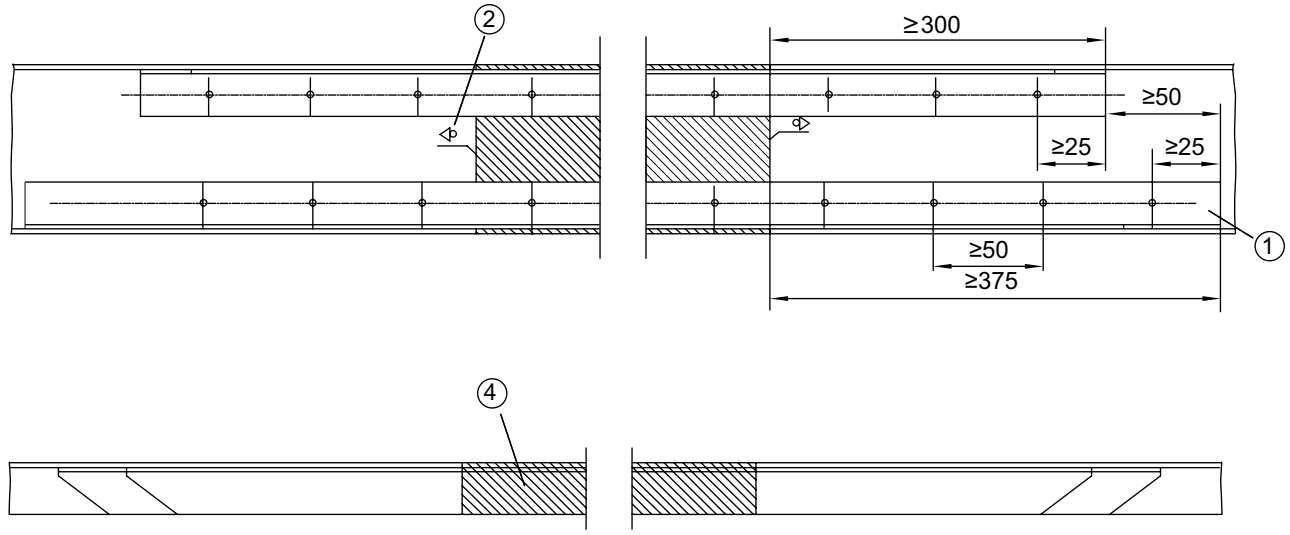


Figure 24: Profilés rapportés en cas d'allongement de l'empattement ESC-013

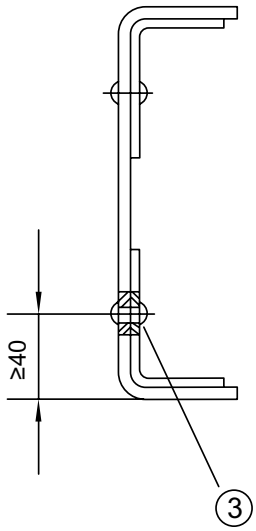


(1) Utiliser également les perçages existant dans le cadre au niveau des profilés angulaires. Profilés angulaires d'une seule pièce de bout en bout. Ecarts des perçages ≥ 50, Ecarts des bords ≥ 25

(2) Cordon de soudure aplati si les pièces se touchent. Le cordon de soudure doit être conforme au groupe d'évaluation BS, DIN 8563, partie 3.

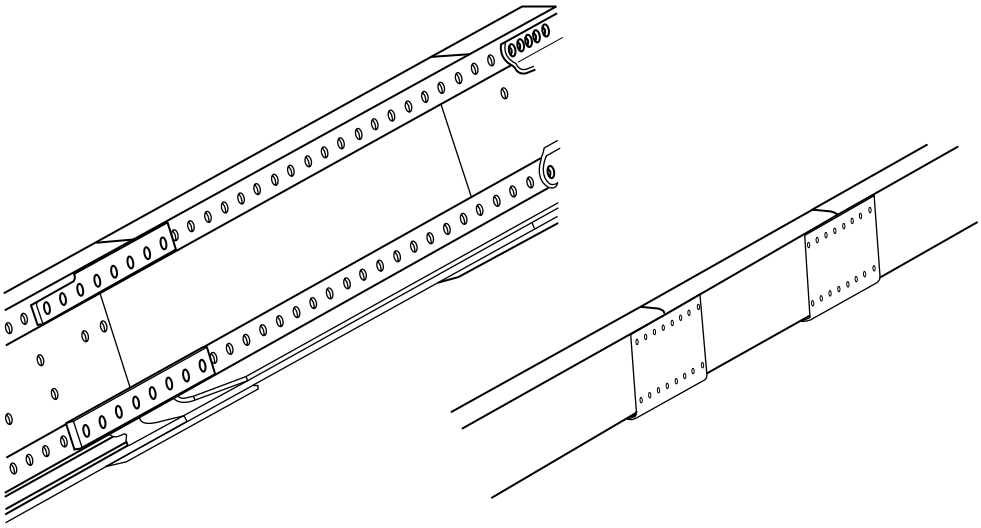
(3) Utiliser des profilés à ailes égales. Largeur comme la largeur intérieure du cadre avec une tolérance de -5. Profilés laminés non autorisés.
Epaisseur comme celle du cadre avec une tolérance de -1 Matériau S355J3G3 (St52-3)

(4) Allongement de l'empattement au moyen d'un morceau de longeron de cadre rapporté avec matériau selon le tableau des profilés de cadre des directives de carrosserie. Tenir compte de la distance maxi entre les traverses du cadre selon les directives de carrosserie!



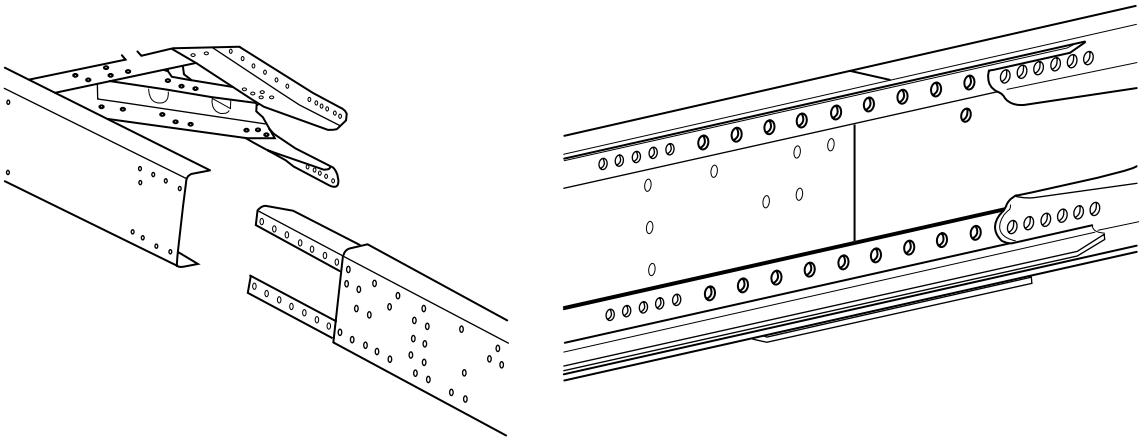
Sur quelques châssis avec empattement long, des profilés rapportés sont montés sur le cadre départ usine entre les essieux avant et arrière. Les profilés rapportés ne doivent pas être soudés avec les longerons du cadre. Cela peut être évité en intercalant des feuilles de séparation à base de cuivre qu'on retire après le processus de soudure. Après une modification de l'empattement, les profilés peuvent être bout à bout, il ne faut ni les souder ni les relier par une tôle en superposition (voir la figure 25).

Figure 25: Recouvrement des profilés à l’extérieur et à l’intérieur ESC-504



Le point de séparation du cadre et de la soudure du profilé rapporté ne doit pas être à l’emplacement d’un cordon de soudure du cadre, une distance entre les cordons de soudure de 100 mm est préconisée.
Cela est facilement faisable si lors de la séparation du cadre, les emplacements ultérieurs des points de jonction de cadre et des profilés rapportés ont été pris en compte.

Figure 26: Profilés en saillie à l’extérieur et à l’intérieur ESC-505



4.5 Montage ultérieur d'organes supplémentaires, de pièces rapportées et d'accessoires

Le fabricant d'un organe, d'une pièce rapportée ou d'un accessoire doit se concerter avec MAN pour le montage ; le montage ultérieur nécessite la plupart du temps une intervention dans le réseau de données CAN des calculateurs électroniques (p. ex. extension du système électronique de freinage EBS). Cela rend toujours nécessaire une extension de la programmation du véhicule. Les systèmes montés en post-équipement ne sont éventuellement pas intégrés dans les systèmes Trucknology® propres au véhicule « Système d'entretien au temps » ou « Système d'entretien flexible ». Pour ces raisons, on ne peut s'attendre au même confort d'entretien pour les pièces d'origine montées en post-équipement que pour le premier équipement. Une modification ultérieure ou l'extension du paramétrage peuvent être seulement effectuées avec l'aide du point de service MAN compétent et avec la validation des programmes par MAN. C'est pourquoi il faut toujours se concerter avec le département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») pour les montages dès la phase de planification de la mesure. Le département SMTSE-ESC vérifie si la mesure planifiée peut être réalisée et c'est pourquoi des documents complets et aptes au contrôle font partie de la procédure d'autorisation. MAN n'assume en aucun cas la responsabilité de la construction ou la responsabilité des conséquences des montages réalisés ultérieurement et non autorisés. Il faut strictement respecter ce qui est exigé dans ces directives et dans les autorisations. Les homologations, les expertises et les attestations de conformité établies par des tiers (p. ex. des instituts de contrôle) ne signifient pas une homologation automatique par MAN. MAN peut refuser des homologations bien que la conformité ait été attestée par des tiers. S'il n'en a pas été convenu autrement, une homologation se rapporte uniquement au montage lui-même. Une autorisation obtenue n'implique pas que MAN a contrôlé la résistance du système, le comportement dynamique etc. et en assume la garantie. La responsabilité revient à l'entreprise qui exécute les travaux. Le montage ultérieur d'organes peut entraîner une modification des données techniques du véhicule et il appartient au fabricant ou concessionnaire/importateur de déterminer et de transmettre ces nouvelles données.

4.5.1 Réservoirs de carburant supplémentaires ou plus grands après la livraison

Le carburant est taxé différemment selon les pays, également à l'intérieur de l'UE.
Si des réservoirs à carburant plus grands ou supplémentaires sont montés après la livraison départ usine du constructeur, le volume de réservoir supplémentaire est soumis, suite à un franchissement de frontière, à la taxe sur les produits pétroliers du lieu d'importation. Seuls les carburants dans les « réservoirs principaux » (et les carburants dans les réservoirs portables jusqu'à une quantité totale de 20 litres) sont hors taxe. Les réservoirs principaux sont les réservoirs à carburant avec lesquels le véhicule a été livré départ usine et non les réservoirs à carburant qui ont été montés ultérieurement par le carrossier ou un atelier.

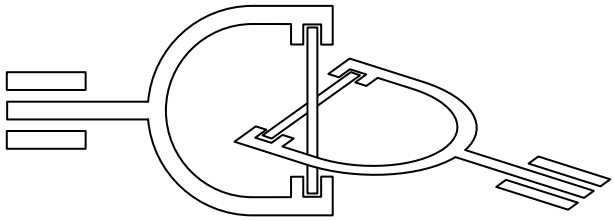
4.6 Arbres de transmission

Des arbres de transmission, placés là où des personnes circulent ou travaillent, doivent être habillés ou couverts.

4.6.1 Articulation simple

Un mouvement irrégulier est généré sur le côté sortie de la force si une simple articulation à cardan, à croisillon ou à rotule fléchie est soumise à une rotation uniforme (voir figure 27). Cette irrégularité est souvent considérée comme étant un défaut du cardan.
Ce dernier provoque des variations sinusoïdales de la vitesse de rotation sur le côté sortie de la force. L'arbre de sortie précède et suit l'arbre d'entraînement. Le couple de sortie de l'arbre de transmission varie en fonction de cette avance et de ce retard malgré un couple et une puissance constants à l'entrée.

Figure 27: Articulation simple ESC-074



Le type d'arbre de transmission et cette disposition ne peuvent pas être autorisés pour un montage sur une prise de mouvement en raison de cette double accélération et décélération lors de chaque rotation. L'articulation simple n'est envisageable que s'il peut être parfaitement démontré que les vibrations et les contraintes ne revêtent qu'une importance secondaire en raison

- du couple d'inertie de la masse
- de la vitesse de rotation
- de l'angle d'inclinaison

4.6.2 Arbre de transmission avec deux articulations

L'irrégularité de l'articulation simple peut être compensée en reliant deux articulations simples à un arbre de transmission.
Les conditions suivantes sont toutefois impératives pour une compensation intégrale du mouvement:

- mêmes angles d'inclinaison aux deux articulations, donc $ß_1 = ß_2$
- les deux fourches intérieures d'articulation doivent être sur un même plan
- les arbres d'entraînement et de sortie doivent également être sur un même plan, voir figures 28 et 29.

Ces trois conditions doivent toujours être remplies simultanément afin que la compensation du défaut du cardan soit possible.
Ces conditions existent lorsqu'il s'agit des agencements en Z et W (voir figures 28 et 29).
Le plan commun d'inclinaison engendré par l'agencement en Z ou W peut être tourné à volonté autour de l'axe longitudinal.

L'agencement spatial de l'arbre de transmission est une exception, voir figure 30.

Figure 28: Agencement en W de l'arbre de transmission ESC-075

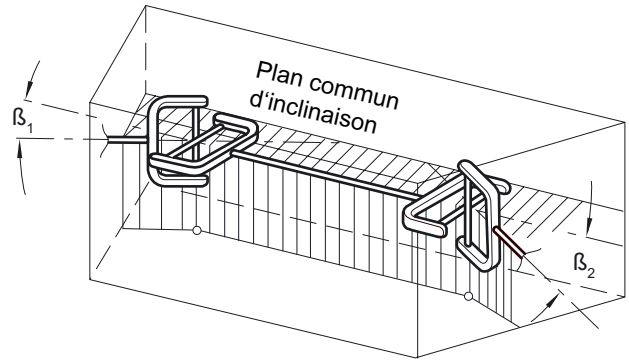
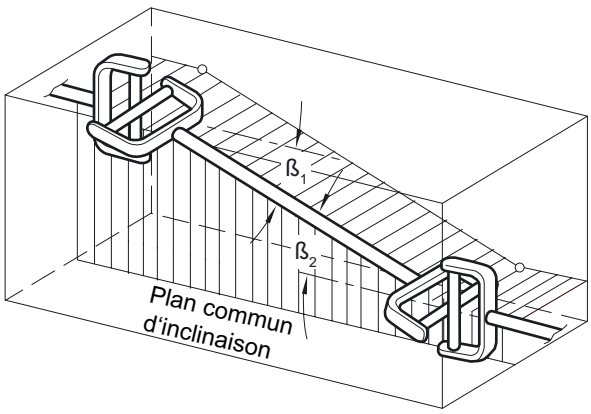


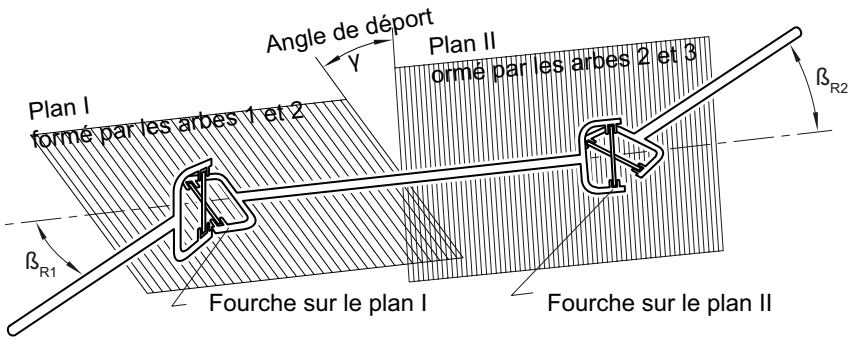
Figure 29: Agencement en Z de l'arbre de transmission ESC-076



4.6.3 Agencement spatial de l'arbre de transmission

Un agencement spatial est toujours le cas lorsque l'arbre d'entraînement et l'arbre de sortie ne sont pas sur un même plan. Ceux-ci se croisent avec un certain décalage. Il n'y a pas de plan commun, d'où la nécessité de déporter les fourches intérieures d'articulation de l'équivalent d'un angle « γ » afin de compenser les variations de la vitesse de rotation (voir figure 30).

Figure 30: Agencement spatial de l'arbre de transmission ESC-077



Il en découle une autre condition, à savoir que l'angle $ß_{R1}$ spatial en résultant doit être exactement le même à l'arbre d'entrée de l'angle $ß_{R2}$ spatial qu'au niveau de l'arbre de sortie.

Donc:

$$ß_{R1} = ß_{R2}$$

Signification:

$ß_{R1}$ = Angle spatial résultant de l'arbre 1
$ß_{R2}$ = Angle spatial résultant de l'arbre 2.

L'angle d'inclinaison $ß_R$ spatial obtenu résulte de l'inclinaison verticale et horizontale des arbres de transmission et se calcule comme suit:

Formule 10: Angle d'inclinaison spatial en résultant

$$\tan^2 ß_R = \tan^2 ß_v + \tan^2 ß_h$$

L'angle γ de déport requis résulte des angles d'inclinaison horizontale et verticale des deux articulations:

Formule 11: Angle de déport γ

$$\tan \gamma_1 = \frac{\tan ß_{h1}}{\tan ß_{\gamma 1}}; \quad \tan \gamma_2 \frac{\tan ß_{h2}}{\tan ß_{\gamma 2}}; \quad \gamma = \gamma_1 + \gamma_2$$

Cela signifie:

$ß_R$ = angle d'inclinaison spatial résultant
$ß_\gamma$ = angle vertical d'inclinaison
$ß_h$ = angle horizontal d'inclinaison
γ = angle de déport.

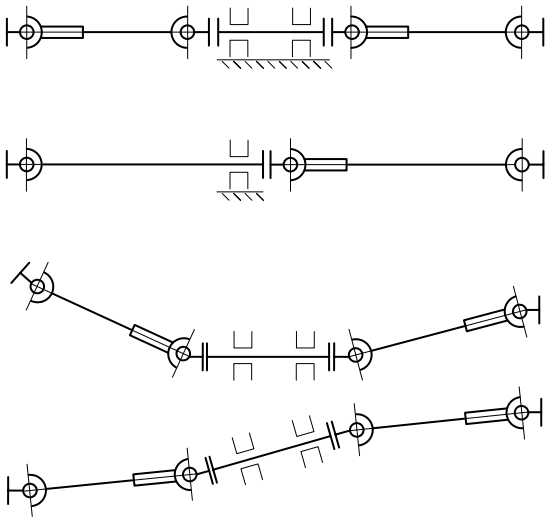
Remarque:

Etant donné qu'en cas d'inclinaison spatiale de l'arbre de transmission avec deux articulations, il est seulement exigé que des angles d'inclinaison spatiaux identiques en résultent, il est théoriquement possible d'obtenir d'innombrables possibilités d'agencement à partir de la combinaison des deux angles. Nous recommandons de demander conseil aux fabricants lors de la détermination de l'angle de déport d'un agencement spatial de l'arbre de transmission.

4.6.3.1 Chaîne d'arbres de transmission

Des chaînes comprenant deux ou plusieurs arbres de transmission ne peuvent être utilisées que si la construction exige de dépasser des longueurs plus importantes que normalement. La figure 31 représente les configurations de base des chaînes d'arbres de transmission dans lesquelles la position réciproque des articulations et des entraîneurs a été choisie arbitrairement.
Les entraîneurs et les articulations doivent être coordonnés pour des raisons cinématiques. Consulter les fabricants des arbres de transmission lors de la conception.

Figure 31: Chaîne d'arbres de transmission ESC-078

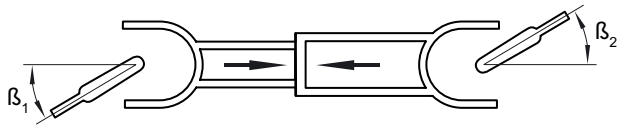


4.6.3.2 Forces dans le système d'arbres de transmission

Les angles d'inclinaison dans les systèmes d'arbres de transmission engendrent obligatoirement des forces et des couples supplémentaires. D'autres forces additionnelles se produisent si un arbre de transmission extensible est soumis à un déplacement longitudinal durant la transmission d'un couple.

L'irrégularité n'est pas compensée, mais plutôt renforcée en sortant l'un de l'autre les éléments de l'arbre de transmission, en faisant tourner les deux moitiés de celui-ci et en les réinsérant. Cet essai peut endommager les arbres de transmission, les roulements, l'articulation, le profil de la cannelure et les organes. D'où l'impérieuse nécessité de tenir compte des marques sur l'arbre de transmission. Celles-ci doivent être en face l'une de l'autre une fois le montage réalisé (voir figure 32).

Figure 32: Marques sur l'arbre de transmission ESC-079



Ne pas retirer les tôles d'équilibrage et ne pas intervertir les pièces de l'arbre de transmission sinon le balourd est de nouveau engendré. Equilibrer l'arbre de transmission en cas de perte d'une tôle d'équilibrage ou de remplacement de certaines pièces de celui-ci. Malgré une conception consciencieuse d'un système d'arbre de transmission, des vibrations peuvent se produire et être à l'origine de dommages si la cause n'est pas supprimée. Il faut impérativement y remédier au moyen de mesures appropriées, par ex. en installant des amortisseurs, en utilisant des articulations homocinétiques ou en modifiant l'ensemble du système de l'arbre de transmission et des rapports de masse.

4.6.4 Modification de la disposition des arbres de transmission dans la chaîne cinématique des châssis MAN

Les carrossiers modifient généralement le système de l'arbre de transmission dans les cas suivants:

- modifications ultérieures de l'empattement
- montage de pompes sur la bride de l'arbre de transmission de la prise de mouvement.

Ils doivent alors observer les points suivants:

- l'angle d'inclinaison de chaque arbre à cardan de la chaîne cinématique doit s'élever au maximum à 7° sur chaque plan lorsque le véhicule est chargé
- en cas d'allongement des arbres de transmission, toute la chaîne des arbres de transmission doit faire l'objet d'une nouvelle conception par un fabricant spécialisé
- chaque arbre de transmission doit être équilibré avant le montage.

4.7 Modification de la formule des roues

Par modification de la formule des roues, on entend:

- le montage d'essieux supplémentaires
- la dépose d'essieux
- la modification du type de suspension (p. ex suspension pneumatique au lieu de suspension à lames)
- rendre directeurs des essieux non dirigeables

Des modifications de la formule des roues sont interdites. Ces modifications sont effectuées exclusivement par la MAN Truck & Bus AG et ses fournisseurs.

4.7.1 Ensembles importants pour la sécurité

Les interventions sur les composants des groupes suivants ou leur modification est interdite :

- guidage d'essieu (p. ex. bras oscillants)
- direction (p. ex. leviers de direction)
- suspension (p. ex. barres antiroulis)
- système de freinage
- ainsi que leurs supports et fixations.

Les éléments de la suspension ou les lames de suspension ne doivent pas être modifiées ni retirée. Les ressorts à lames ne peuvent être remplacés que comme pièce de rechange complète et par paire (à gauche et à droite).

4.8 Dispositifs d’accouplement

4.8.1 Bases

Si le camion doit tirer des charges, l’équipement requis doit exister et être homologué. Le respect de la puissance motrice minimum prescrite par le législateur et/ou l’installation du dispositif d’attelage adéquat ne garantissent pas que le camion soit adéquat pour la traction de charges. Il est nécessaire de s’adresser au département SMTSE-ESC de MAN (voir l’adresse en haut sous « Editeur ») si le poids total du train routier autorisé en série ou départ usine doit être modifié. Une collision doit être exclue lors des manœuvres. Il faut donc choisir des timons suffisamment longs. Il faut respecter les prescriptions en rapport avec les dispositifs d’accouplement (UE : 94/20/CE et nationales). Il faut respecter les cotes d’espace libre requises (en Allemagne selon DIN 74058 et directive 94/20/EG). Le carrossier est toujours tenu de concevoir et de réaliser la carrosserie de manière à ce que le processus d’attelage puisse être effectué et surveillé sans aucune entrave et sans danger.

Le libre mouvement du timon doit être garanti. En cas de montage latéral des têtes d’accouplement et des prises de courant (p. ex. sur le support du bloc optique arrière côté chauffeur), le fabricant de la remorque et l’exploitant doivent tout particulièrement veiller à ce que les câbles soient suffisamment longs dans les virages.

Figure 33: Espace libre pour les dispositifs d’attelage selon 94/20/CE ESC-006

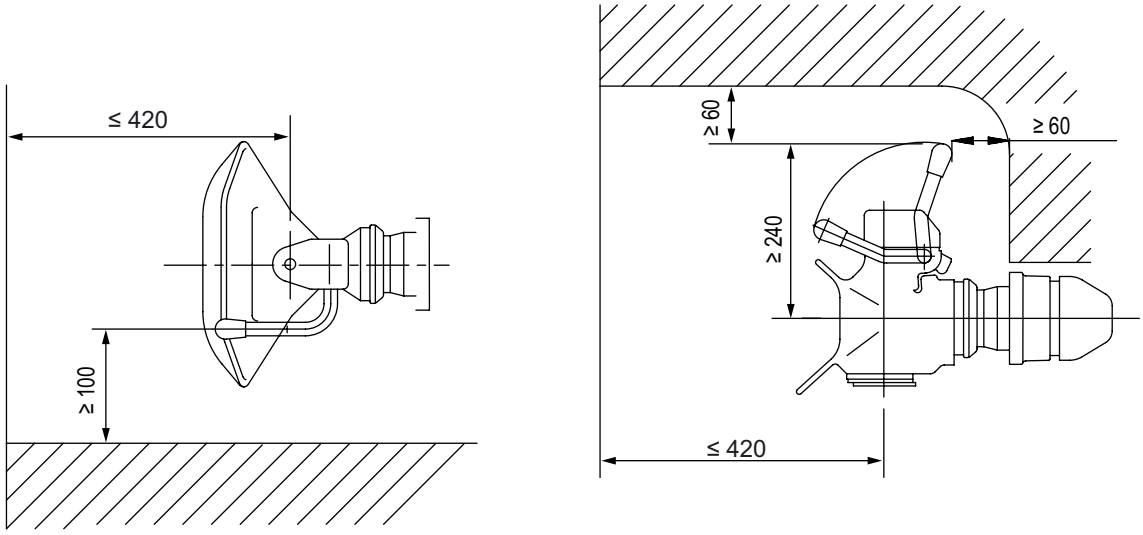
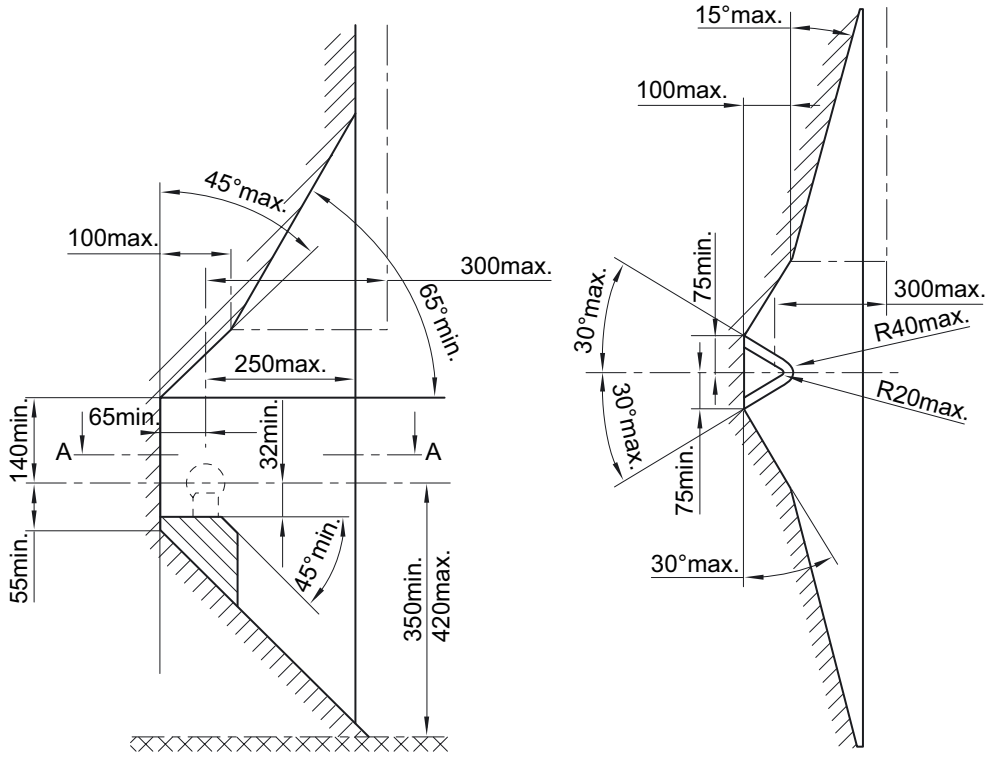


Figure 34: Espace libre pour les dispositifs d'attelage selon DIN 74058 ESC-152



Pour l'installation des dispositifs d'attelage, il faut impérativement utiliser des traverses arrière MAN y compris les plaques de renforcement correspondantes. Les traverses arrière ont des trous adéquats pour l'attelage correspondant.
Ces trous ne doivent en aucun cas être modifiés pour le montage d'un autre attelage.
Il faut respecter les indications dans les directives de montage des fabricants d'attelage (p. ex. couples de serrage et leur contrôle).
Il est interdit d'abaisser l'attelage sans abaisser en même temps la traverse arrière! Les figures 35 et 36 présentent des exemples d'abaissement. Ils sont présentés volontairement de façon schématique et ne représentent pas des directives de construction.
La responsabilité de la construction revient au carrossier/transformateur.

Figure 35: Dispositif d'attelage abaissé ESC-515

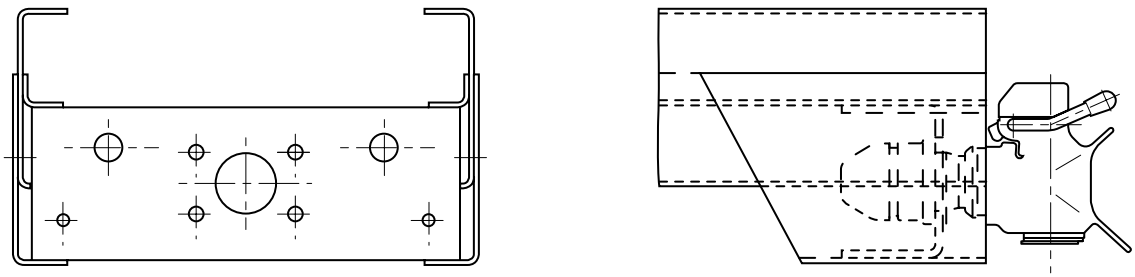
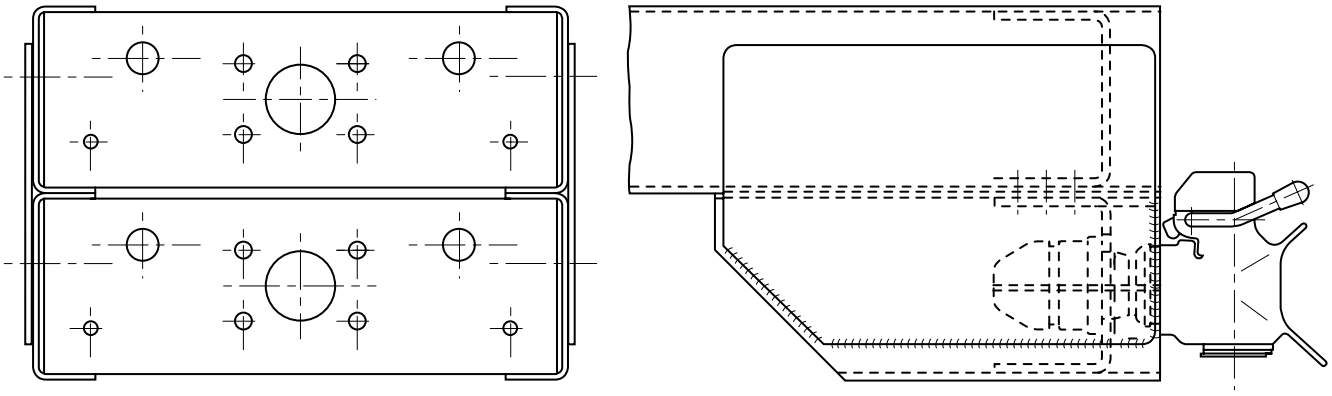


Figure 36: Dispositif d’attelage placé sous le cadre ESC-542



4.8.2 Dispositif d’attelage, valeur D

Le processus de détermination de la valeur D - D_c pour les remorques à timon rigide - et de la valeur V figure dans le fascicule «Dispositifs d’accouplement TG» et – avec des exemples - dans le chapitre «Calculs».

4.9 Tracteurs de semi-remorque et modification du type de véhicule camion/tracteur de semi-remorque

4.9.1 Trains routiers articulés

Il faut vérifier les semi-remorques et les tracteurs de semi-remorque pour savoir s’ils peuvent constituer un véhicule articulé en raison de leurs dimensions et poids.

Il faut donc contrôler:

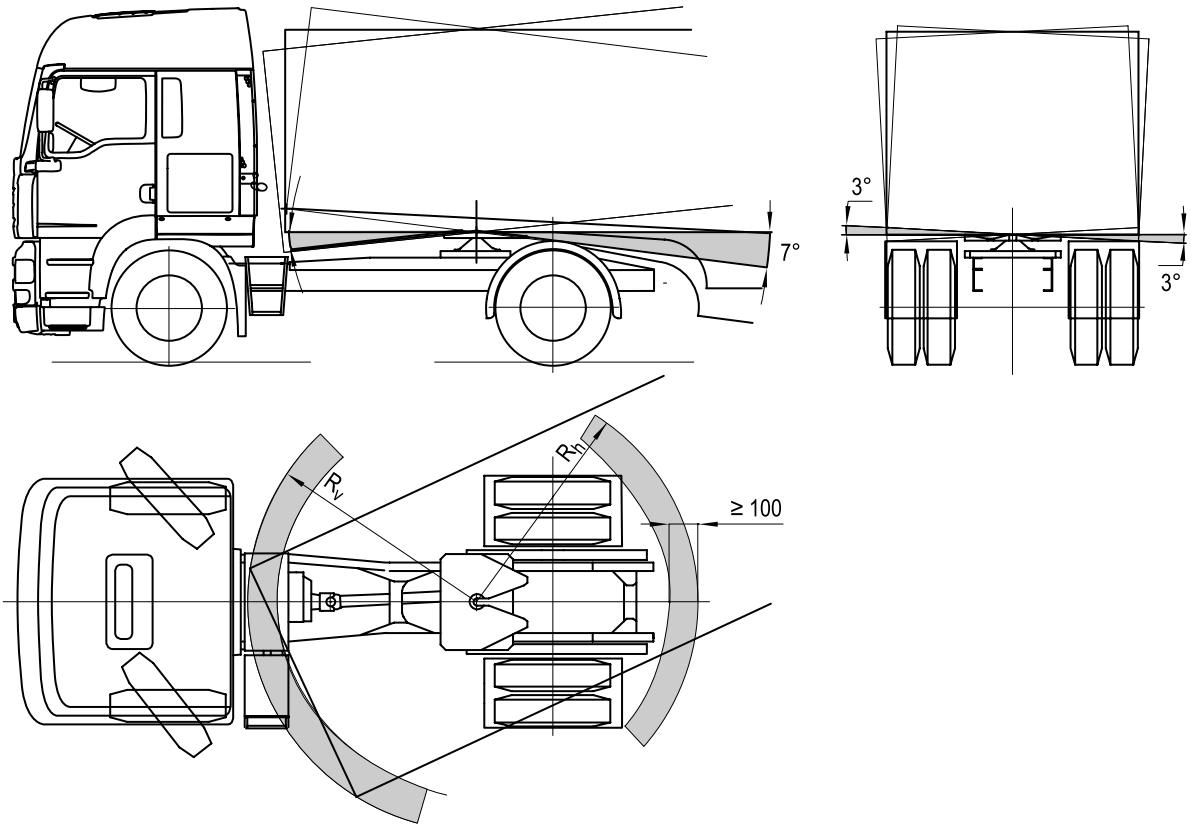
- Rayons de balayage
- Hauteur de la sellette d’attelage
- Charge sur sellette
- Mobilité de toutes les pièces
- Prescriptions légales.

Pour obtenir la charge maximale sur sellette, les mesures suivantes sont nécessaires avant la mise en service du véhicule:

- Peser le véhicule
- Effectuer le calcul de la charge sur les essieux
- Déterminer l’avancée optimale de sellette
- Vérifier le rayon avant de giration
- Vérifier le rayon arrière de giration
- Vérifier l’angle avant d’inclinaison
- Vérifier l’angle arrière d’inclinaison
- Vérifier la longueur totale du train articulé
- Monter en conséquence la sellette d’attelage.

L’angle d’inclinaison requis est selon DIN-ISO 1726 de 6° à l’avant, de 7° à l’arrière et de 3° sur le côté. Des différences au niveau de la taille des pneus, des tarages des ressorts ou des hauteurs de sellette entre le tracteur et la semi-remorque réduisent ces angles, ceux-ci n’étant donc ensuite plus conformes à la norme.
Il faut non seulement tenir compte de l’inclinaison de la semi-remorque vers l’arrière mais aussi de l’inclinaison latérale dans les virages, de la compression des ressorts (guidage des essieux, cylindre de frein, protections de roue), des chaînes antidérapantes, du mouvement pendulaire des organes d’essieu dans le cas de véhicules à essieu tandem et des rayons de giration.
Le plan des plaques de la sellette sur la semi-remorque doit être parallèle à la chaussée quand la charge sur la sellette est celle autorisée. La hauteur de la sellette d’attelage et/ou de la plaque de montage doit être calculée en conséquence.

Figure 37: Cotes sur les tracteurs de semi-remorque ESC-002



La cote de position de la sellette indiquée dans les documents de vente ou les dessins du châssis ne s’entend que pour les véhicules standard. Les pièces de l’équipement, qui influencent le poids à vide du véhicule ou les cotes de celui-ci, exigent le cas échéant une modification de cette cote de la sellette. D’où éventuellement aussi une modification de la charge utile et de la longueur totale du train routier. Seules des sellettes d’attelage et des plaques de montage homologuées selon la norme 94/20/CE peuvent être utilisées.
Le montage d’une sellette d’attelage sans faux-châssis est également interdit . Le montage direct d’une sellette d’attelage est éventuellement possible. Dans ce cas une sellette d’attelage avec des supports spéciaux est montée sur le faux-châssis avec une plaque de renforcement (non assujetti au contrôle de type) et il n’y a pas de plaque de montage.

Le dimensionnement du faux-châssis et la qualité du matériau ($\sigma_{0,2}$ > 350 N/mm^2) doivent correspondre à celles d’un véhicule de série comparable. La plaque de la sellette ne doit pas reposer sur les longerons du cadre, mais exclusivement sur le faux-châssis.
Pour fixer la plaque de montage, utiliser uniquement des vis homologuées par MAN ou le fabricant des plaques de la sellette.
Lors du montage du dispositif d’attelage et de la plaque de montage, il faut respecter les instructions/directives du fabricant du dispositif d’attelage.

Les conduites et les câbles de raccordement pour l'alimentation en air, les freins, le système électrique et l'ABS ne doivent pas frotter contre la carrosserie ou s'entortiller dans les virages. D'où l'obligation pour le carrossier de contrôler qu'aucune des conduites et aucun des câbles ne frotte dans les virages en effectuant un test avec la semi-remorque. En cas de déplacement sans la semi-remorque, tous les câbles et toutes les conduites doivent être parfaitement fixés dans des têtes d'accouplement vides ou des connecteurs.
Par ailleurs ces raccords doivent être montés de façon à assurer un accouplement et un désaccouplement en toute sécurité.
Au cas où les prises d'air et les raccords électriques ne pourraient pas être branchés depuis la chaussée, prévoir une surface de travail appropriée d'au moins 400 mm x 500 mm, ainsi qu'un accès pour monter jusqu'à celle-ci.

Il y a des pivots pour sellette de traction (appelés également maîtres-pivots ou Kingpin) de différentes tailles:

- Pivot pour sellette de taille 50 selon DIN 74080 avec un diamètre de 2“
- Pivot pour sellette de taille 90 selon DIN 74083 avec un diamètre de 3,5“

Celui qui doit être utilisé dépend de divers facteurs. La valeur D est décisive comme pour les dispositifs d'attelage. Pour l'ensemble du train articulé c'est la plus faible valeur D du maître-pivot, du dispositif d'attelage et de la plaque de montage qui est respectivement valable. La valeur D est indiquée sur les plaquettes signalétiques.

Les formules suivantes sont appliquées pour déterminer la valeur D:

Formule 12: Valeur D du dispositif d'accouplement de la sellette

$$D = \frac{0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot T \cdot R}{T + R - U}$$

Ce qui suit est valable pour une valeur D donnée et un poids total autorisé de la semi-remorque recherché:

Formule 13: Poids total autorisé pour la semi-remorque

$$R = \frac{D \cdot (T - U)}{(0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot T) - D}$$

Lorsqu'on a déterminé le poids total autorisé de la semi-remorque et la valeur D du dispositif de liaison, on peut calculer le poids total du tracteur de semi-remorque à l'aide de la formule suivant:

Formule 14: Poids total autorisé pour le tracteur

$$T = \frac{D \cdot (R - U)}{(0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot R) - D}$$

La formule obtenue est la suivante lorsqu'on cherche la charge sur la sellette alors que toutes les autres charges sont connues:

Formule 15: Charge sur la sellette

$$U = T + R - \frac{0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot T \cdot R}{D}$$

Signification:

D	=	Valeur D en [kN]
R	=	Poids total autorisé de la semi-remorque en [t] y compris la charge sur la sellette
T	=	Poids total autorisé du tracteur de semi-remorque en [t] y compris la charge sur la sellette
U	=	Charge sur la sellette en [t]

Des exemples de calcul se trouvent dans le chapitre «Calculs».

4.9.2 Transformation d'un camion en tracteur de semi-remorque et d'un tracteur de semi-remorque en camion

N'effectuer en aucun cas la transformation d'un tracteur de semi-remorque en camion en cas de véhicules équipés de l'ESP (= Electronic Stability Program) !
Pour la transformation d'un tracteur de semi-remorque en camion et vice versa, une modification du paramétrage véhicule du frein EBS est nécessaire. Selon le véhicule de départ, le montage d'autres ressorts arrière ou en cas de suspension pneumatique d'une autre correction d'assiette est nécessaire. Une autorisation de MAN est donc indispensable pour transformer un camion en tracteur de semi-remorque et inversement ainsi que pour l'utilisation au choix comme tracteur de semi-remorque et camion.
Les renseignements sont fournis par le département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur »). Il faut convenir avec un point de service MAN du paramétrage à l'aide du système de diagnostic MAN-cats®.
Si des câbles électriques doivent être modifiés, ne monter que des faisceaux MAN adéquats qui sont disponibles auprès du service des pièces de rechange.

4.10 Modifications de la cabine

4.10.1 Généralités

Les modifications de la structure de la cabine (p. ex. découpes, modification de la structure porteuse y compris des sièges et des fixations de siège, allongement de la cabine) ainsi que les modifications du support de la cabine et du dispositif de basculage sont interdites. Ces transformations sont exclusivement exécutées par MAN Truck & Bus AG et ses fournisseurs.

4.10.2 Déflecteur, superstructure de pavillon, passerelle de pavillon

Le montage ultérieur d'un déflecteur sur pavillon ou d'un kit aérodynamique est possible.
On peut aussi se procurer les déflecteurs et les kits aérodynamiques MAN d'origine auprès du service des pièces détachées et leurs dessins peuvent être appelés dans le domaine cabine de MANTED®. En cas de montage ultérieur le pavillon, il faut utiliser exclusivement les points de fixation prévus à cet effet.

Figure 38: Fixations sur les pavillons de cabines ESC-506

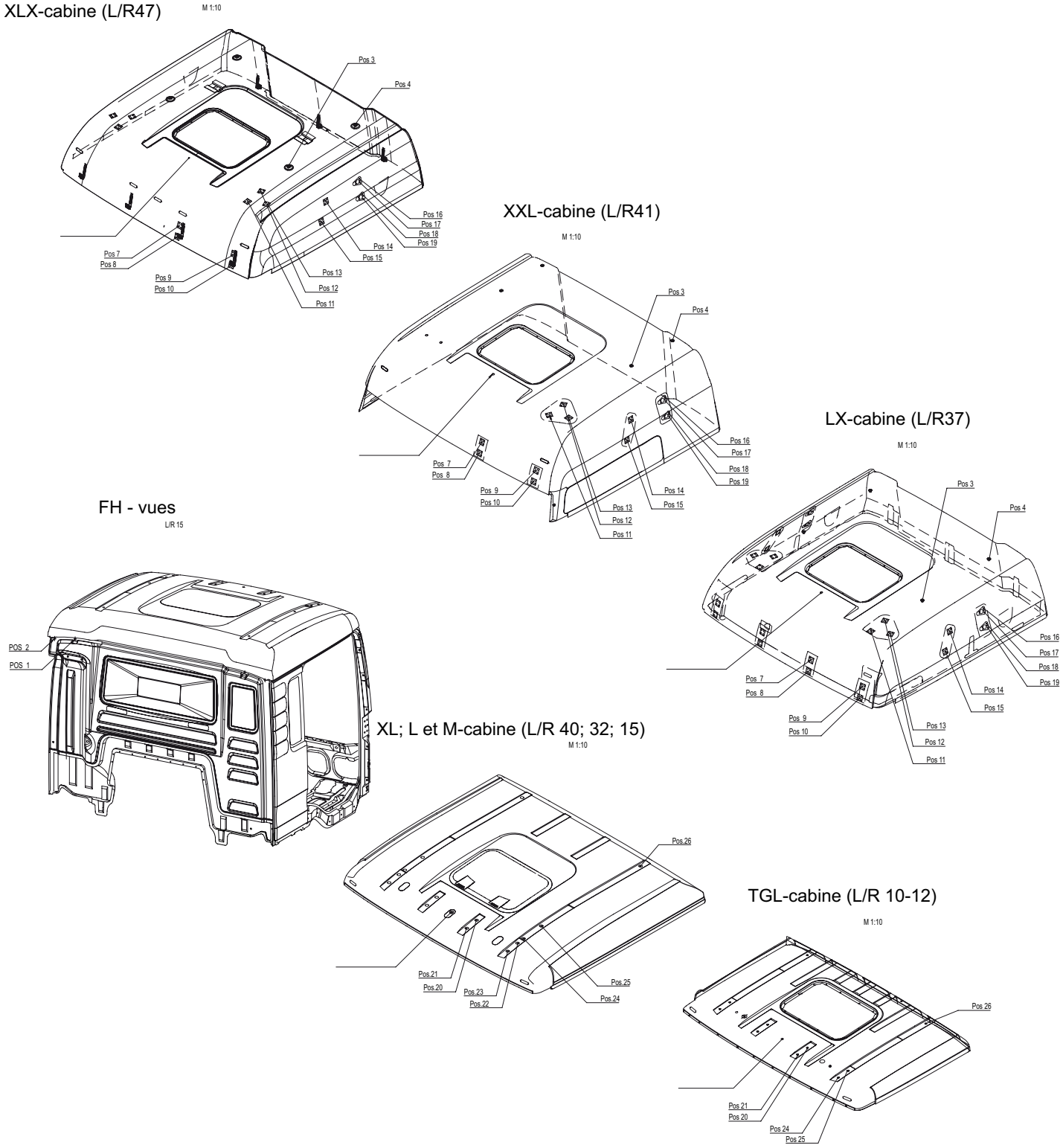


Tableau 16: Points de fixation sur les pavillons de cabine

Fixation standard	Position	Vis M8	Alésages supplémentaires pavillon surélevé en matière plastique	Position	Vis St 6,3
		Couple de serrage 20 Nm			Couple de serrage 10 Nm
Déflecteur Pavillon surélevé Pavillon en acier	3/3a 4/4a 24/24 25/25 26/26a	M8	Pare-soleil	7/7a 8/8a 9/9a 10/10a	Ø 5,5
			Avertisseur sonore à air comprimé	14/14a 15/15a 16/16a 17/17a 18/18a 19/19a	Ø 5,5
Pare-soleil	20/20a 21/21a 22/22a 23/23a	M8	Gyrophare	11/11a 12/12a 13/13a	Ø 5,5

- Désignation de l'alésage „a" symétrique à y = 0
- Charge maximale par vis : 5 kg
- Charge maximale sur pavillon: 30 kg
  Vissage via 3 points décalés (pas sur une ligne)
- Centre de gravité des superstructures de cabine 200 mm maxi au-dessus du niveau de vissage
- Alésages supplémentaires dans le pavillon surélevé en matière plastique (tôles laminées):
  - Axe d'alésage normal par rapport à la surface
  - Position de l'alésage ±2 mesurée par rapport à la surface
  - Profondeur d'alésage 10+2
  - Vis St 6.3
  - Couple de serrage 10 Nm

Informations pour le montage d'une passerelle de pavillon:

Tableau 17: Fixations supplémentaires de passerelle

Fixations supplémentaires sur la paroi arrière (toutes les cabines)		
Passerelle surparoi arrière	1/1a 2/2a	Ø 11,2

- un appui de la passerelle sur la paroi arrière est nécessaire
- les 4 positions de fixation 1/1a, 2/2a doivent toutes être utilisées
- une passerelle ne doit en aucun cas être montée devant le bord arrière du volet de pavillon
- poids à vide maximal de la passerelle 30 kg
- charge maximale de la passerelle 100 kg.

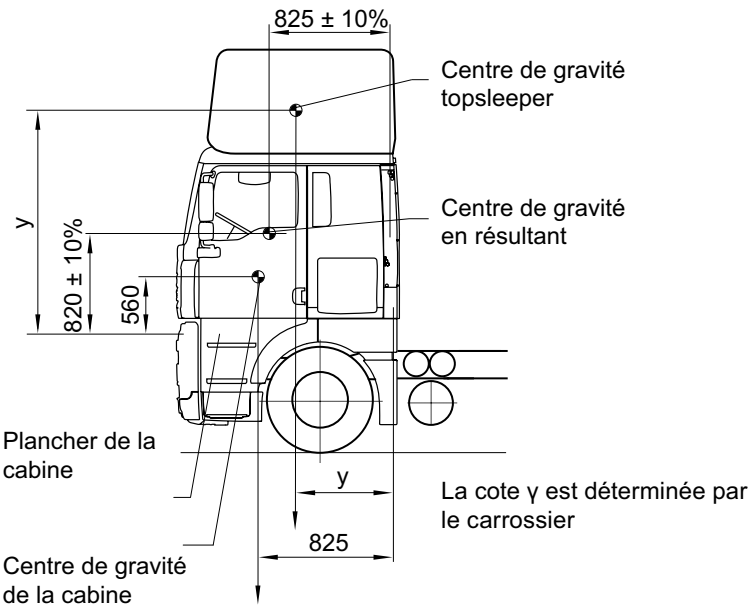
4.10.3 Cabines de pavillon

La pose de cabines de pavillon (Topsleeper) est possible si on respecte les conditions ci-après:

- Il faut se procurer une autorisation de montage auprès de MAN ce que doit faire le fabricant de la cabine type topsleeper et non l'atelier qui l'installe ; voir 4.5 «Montage ultérieur d'organes supplémentaires dans cette directive de carrosserie».
- Le fabricant de la cabine type topsleeper est responsable du respect des prescriptions (en particulier des consignes de sécurité, p. ex. les directives des caisses de prévoyance, les ordonnances et les lois).
- Il faut empêcher que la cabine ne se rabatte d'elle-même par des mesures adéquates (p. ex. dispositif de blocage).
- Des instructions de service facilement compréhensibles et complètes doivent être rédigées si le basculement diffère de celui sur la cabine MAN de série.
- Une fois la cabine posée, impérativement respecter les cotes indiquées pour le centre de gravité ainsi obtenu pour celle-ci et en apporter la preuve, voir figure 39).
- Le montage d'une cabine type topsleeper est uniquement autorisé en cas de support de pneumatique de cabine.
- Les poids maxi indiqués dans le tableau 18 doivent être respectés.

Il faut déplacer correctement les antennes qui se trouvent sur le pavillon MAN d'origine pour garantir après la transformation une qualité suffisante de réception et d'émission d'ondes électromagnétiques dans le respect des prescriptions CEM. Un rallongement du câble d'antenne n'est pas autorisé.

Figure 39: Centre de gravité de la cabine avec Topsleeper ESC-110



Env. 660 kg

Tableau 18: Cabine type topsleeper, poids maxi des éléments rapportés/insérés

Désignation de la cabine	Code technique		Condition préalable	Poids maxi cabine type topsleeper équipement compris
	Véhicule à direction à gauche	Véhicule à direction à droite		
M	F99 **L15** S	F99 **R15** S	Cabine à suspension pneumatique	130 kg
L	F99 **L32** S	F99 **R32** S		180 kg
XL	F99 **L40** S	F99 **R40** S		200 kg
LX	F99 **L37** S	F99 **R37** S	Cabines avec pavillon surélevédépart usine, pas de transformation autorisée	
XLX	F99 **L47** S	F99 **R47** S		
XXL	F99 **L41** S	F99 **R41** S		

4.11 Eléments rapportés sur le cadre

4.11.1 Protection anti-encastrement arrière

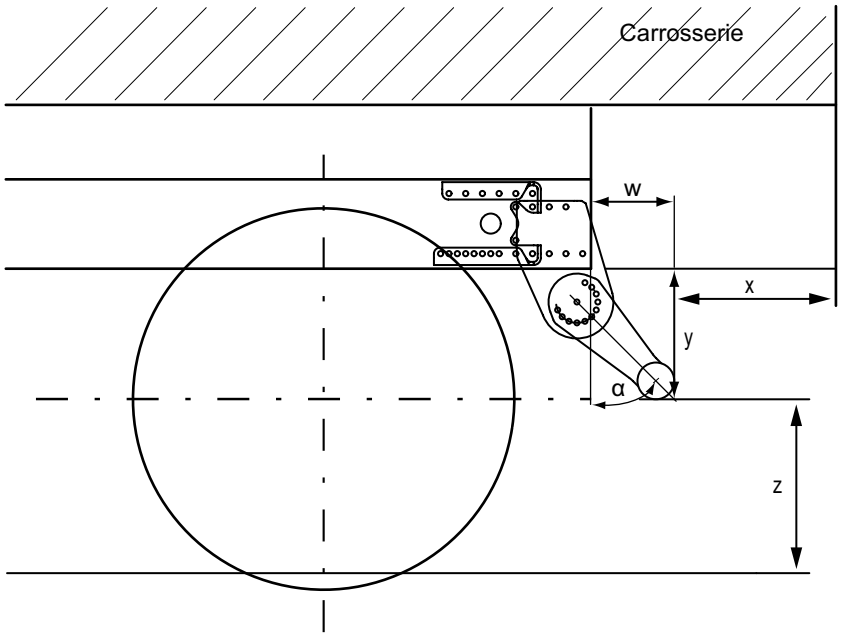
Les châssis TGA peuvent être livrés départ usine avec différentes variantes de protection anti-encastrement arrière MAN. La variante respective est adaptée par MAN en fonction des paramètres suivants : formule des roues, hauteur de construction, type de suspension et empattement en combinaison avec une carrosserie d'usine (cadre-support de carrosserie amovible) (voir le tableau 17). Les dispositifs de protection anti-encastrement de MAN sont autorisés selon la directive 70/221/CEE, modifiée pour la dernière fois par la directive 2006/20/CE.

Tableau 17: Variantes de protection anti-encastrement (explication des valeurs, voir figure 40)

Montage de protection anti-encastrement MAN	Version	w	x	Y	Z	α
81.41660-8176	$C2_{WB}$	191 mm	max. 348 mm	340 mm	max. 550 mm	56,3°
81.41660-8177	C1	199 mm	max. 332 mm	432 mm	max. 550 mm	33,8°
81.41660-8178	C2	291 mm	max. 348 mm	340 mm	max. 550 mm	56,3°
81.41660-8180	B1	249 mm	max. 318 mm	507 mm	max. 550 mm	33,8°
81.41660-8181	B2	366 mm	max. 339 mm	391 mm	max. 550 mm	56,3°
81.41660-8183	A1	277 mm	max. 305 mm	549 mm	max. 550 mm	33,8°
81.41660-8184	A2	408 mm	max. 330 mm	418 mm	max. 550 mm	56,3°

Le carrossier doit contrôler et assurer le respect des prescriptions car les cotes dépendent de la carrosserie et ne peuvent être constatées que lorsque le véhicule est terminé, carrosserie comprise.

Figure 40: Cotes prescrites pour la protection anti-encastrement ESC-522



Il faut observer les cotes suivantes:

w	=	écart horizontal entre l'extrémité du cadre et le bord arrière de la protection anti-encastrement.
y	=	écart vertical entre le bord inférieur du cadre et le bord inférieur de la protection anti-encastrement.
x	=	écart horizontal maximal admissible entre le bord arrière de la protection anti-encastrement et le bord arrière de la carrosserie.
z	=	écart vertical de la protection anti-encastrement et la chaussée quand le véhicule est vide, selon la directive 70/221/CEE 550 mm au maximum sont admissibles.
α	=	La cote d'angle α résulte des exigences pour les cotes w et y.

Selon la variante de châssis, il existe comme équipement optionnel un dispositif anti-encastrement rabattable de Ringfeder VBG pour les véhicules avec système d'attelage surbaissé ou un dispositif anti-encastrement rabattable de Meiller pour les véhicules de chantier. Par principe les dispositifs de protection anti-encastrement ne doivent jamais être modifiés (p. ex. modification des soudures, du tube ou de l'angle α) car l'homologation/autorisation d'exploitation serait alors annihilée. Cela est également valable pour les véhicules avec carrosserie d'usine !

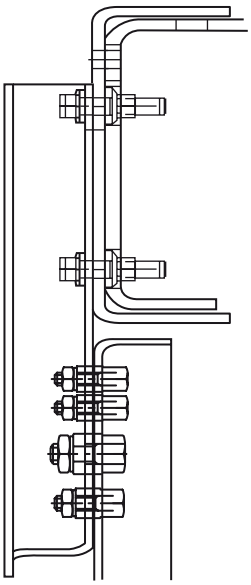
En cas de montage ultérieur ou de raccourcissement du cadre, le carrossier/transformateur doit monter la protection anti-encastrement réglementairement.

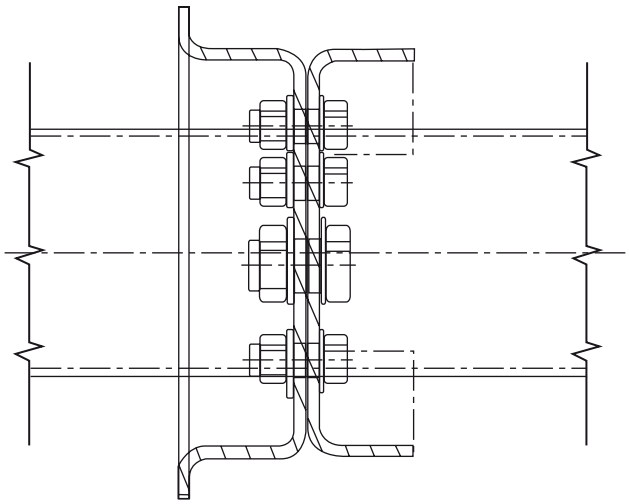
Ce faisant, il faut observer les points suivants:

- pour le vissage entre le support et le cadre il faut impérativement utiliser des boulons Verbus Ripp MAN partiellement filetés (MAN 06.02813-4915, M14 x 1,5 10.9), couple de serrage 200 Nm côté écrou (voir figure 41).
- au niveau de la fixation par vis du support de la protection anti-encastrement, les boulons doivent être visées avec un couple de serrage de 330 Nm. (voir figure 42)
- l'angle α de la protection anti-encastrement ne doit pas être modifiée ultérieurement sinon l'homologation est annihilée.
- Si p. ex. pour le montage d'une grue de chargement à l'arrière des rondelles entretoises doivent être montées sur le vissage inférieur, l'homologation/l'autorisation d'exploitation sont annihilées.
  Toute modification doit être autorisée par un expert mandaté (p. ex. un expert officiellement reconnu en Allemagne).

Figure 41: Assemblage de protection anti-encastrement ESC-523

Figure 42: Assemblage inférieur, support et protection anti-encastrement ESC-524





4.11.2 Dispositif anti-encastrement avant FUP (FUP= front underride protection)

«Les véhicules automobiles pour le transport des marchandises avec au moins quatre roues et une masse total autorisée de plus de 3,5 t doivent être équipés d'un dispositif de protection anti-encastrement qui correspond aux dispositions de la directive 2000/40/CE.

Cela n'est pas valable pour:

- les véhicules tout-terrains
- les véhicules dont l'usage prévu n'est pas compatible avec les dispositions pour de dispositif de protection anti-encastrement avant.»

Les véhicules TGA qui ne répondent pas aux critères d'un véhicule tout-terrain sont équipés d'une protection anti-encastrement avant conformément aux dispositions de la directive 2000/40/CE. Ne pas modifier ce dispositif de protection anti-encastrement (p. ex. modification des cordons de soudure, alésages, supports) car l'homologation/autorisation d'exploitation est alors annihilée!
Les véhicules TGA tout-terrains (formule des roues 4x4, 6x6, 6x6-4, 8x6 et 8x8) et les véhicules TGA remplissant les critères «Off Road» peuvent être homologués comme véhicules tout-terrains et ne sont donc pas équipés de protection anti-encastrement départ usine.
Il ne faut donc pas enfreindre les critères qui conduisent à une homologation comme véhicule tout-terrain.
Ce sont les suivants:

- au moins 50% des roues sont directrices
- blocage de différentiel ou ASR
- aptitude à la montée du véhicule individuel ≥ 25%
- plus au moins 4 des exigences suivantes:
  - angle de porte-à-faux avant ≥ 25°
  - angle de porte-à-faux arrière ≥ 25°
  - angle de rampe ≥ 25°
  - garde au sol sous les essieux avant au moins 250 mm
  - garde au sol sous les essieux arrière au moins 250 mm
  - garde au sol entre les essieux au moins 300 mm

S’il n’est pas possible de mettre en place des carrosseries ou des éléments rapportés en sorte que les critères ci-dessus ne soient pas enfreints, il faut postéquiper le véhicule d’une protection anti-encastrement qu’on peut se procurer auprès de l’organisation des pièces détachées MAN.
Cela s’effectue sous la responsabilité du carrossier. MAN ne supporte aucun frais en rapport avec le postéquipement d’une protection anti-encastrement sur les véhicules qui ont été livrés comme véhicules tout-terrains.

4.11.3 Dispositif de protection latérale

Les camions, véhicules tracteurs et leurs remorques avec un poids total autorisé > 3,5 t doivent comporter un dispositif de protection latérale.
Exceptions pour les camions

- véhicules pas encore complètement terminés (châssis devant être transférés)
- tracteurs de semi-remorque (pas les semi-remorques):
- véhicules construits pour des utilisations spéciales quand un dispositif de protection latérale est incompatible avec l’utilisation prévue pour le véhicule en question.

On entend essentiellement dans ce contexte par véhicules destinés à des utilisations spéciales ceux dotés d’une carrosserie basculant latéralement.
Toutefois seulement s’ils basculent vers les côtés et à condition que la longueur intérieure de la carrosserie soit ≤ 7500 mm.
Ni les véhicules pour des déplacements combinés ni les véhicules tout-terrain ne sont obligatoirement libérés de l’obligation d’être équipés d’un dispositif de protection latérale. Pour les châssis la livraison d’un dispositif de protection latérale départ usine est possible.
Les carrossiers qui montent en post-équipement des dispositifs de protection latérale, peuvent se procurer des profilés, des supports de profilés et des pièces de montage dans diverses versions via le service des pièces de rechange MAN. Si le fabricant de carrosserie doit modifier l’appui de profilé pour le dispositif de protection latérale de MAN, le rapport constitué à partir de la longueur d’appui « l » et de la longueur de saillie « a » sur le diagramme de la figure 44, est valable. Si les cotes autorisées d’après l’expertise sont dépassées, le carrossier doit s’occuper d’un contrôle de résistance. Les figures mettent seulement en évidence les cotes avec lesquelles le dispositif de protection latérale de MAN est conforme aux directives de résistance.

Figure 43: Dispositif de protection latérale pour TGA ESC-260

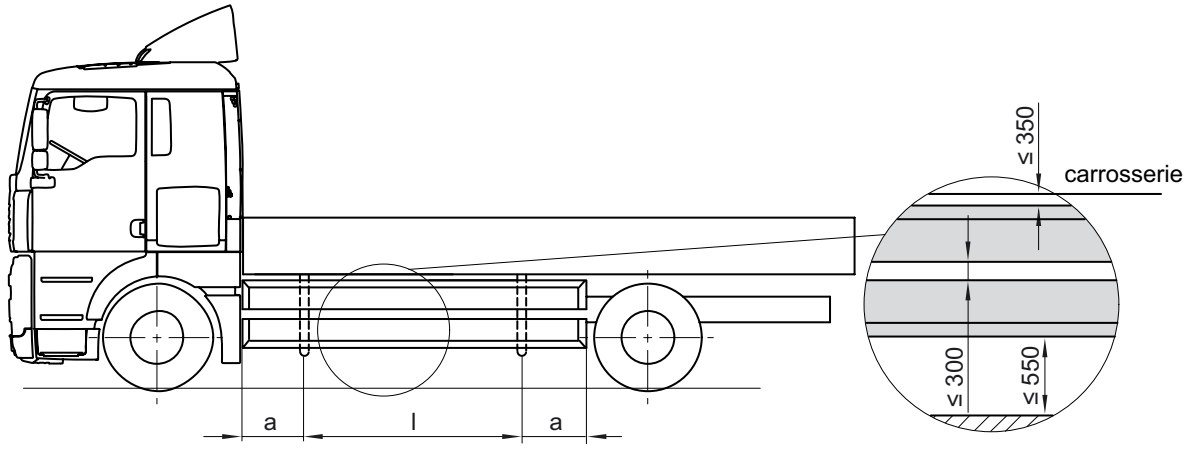
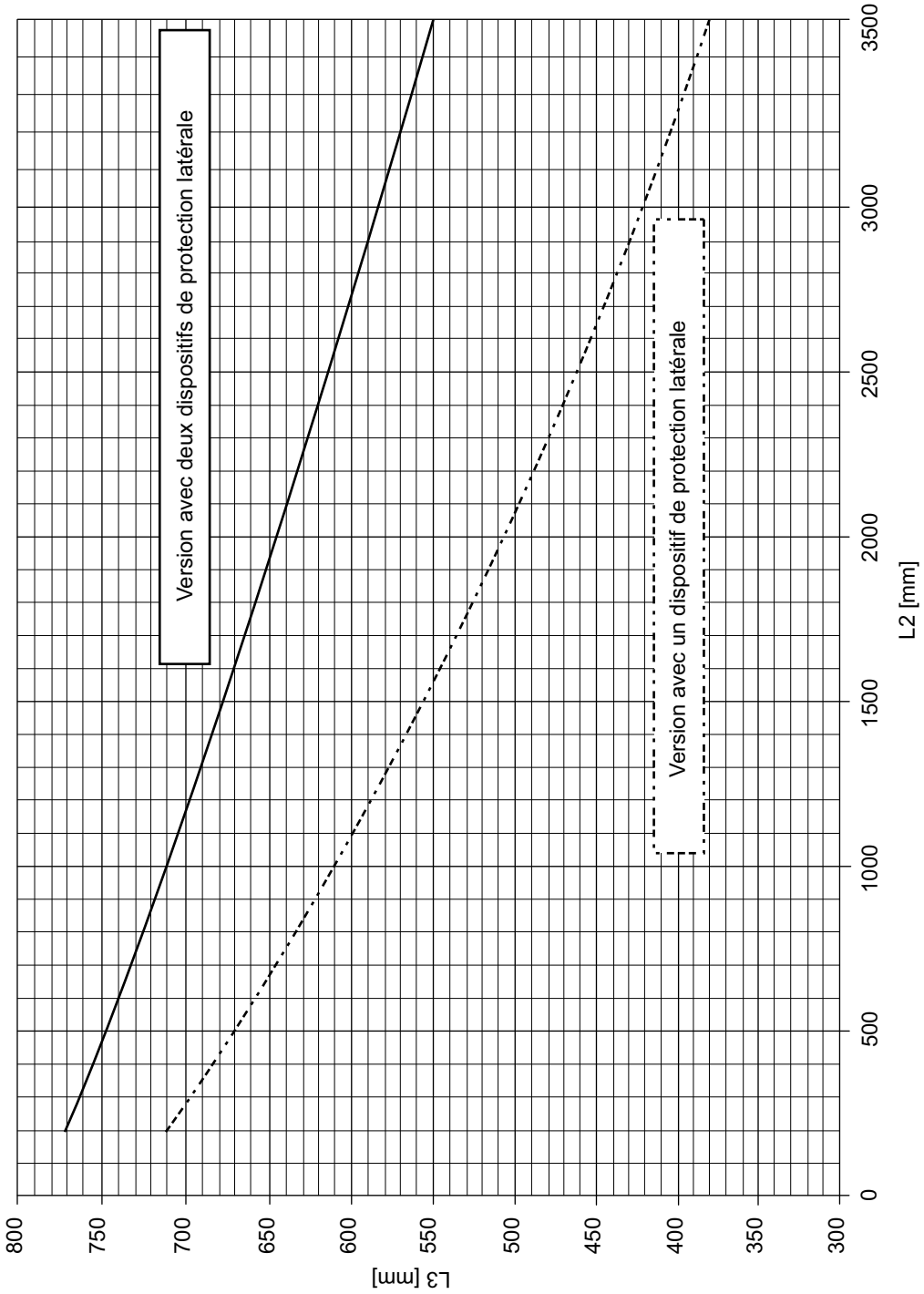


Figure 44: Diagramme pour déterminer les longueurs d'appui et de saillie ESC-220



L’entreprise qui monte le dispositif de protection latérale est responsable du respect des prescriptions légales.
Il est interdit de fixer des conduites de frein, pneumatiques et hydrauliques sur le dispositif de protection latérale.
Il ne doit pas y avoir formation de bords vifs ou d’arêtes, le rayon d’arrondissement pour toutes les pièces coupées à la longueur par le carrossier doit être d’au moins 2,5 mm.
Un dépassement maximum de 10 mm est autorisé en cas de boulons et rivets arrondis. Si les pneus d’un véhicule sont remplacés ou si d’autres ressorts sont montés, les cotes de hauteur du dispositif de protection doivent être vérifiées et corrigées si nécessaire.

4.12 Modifications dans l’environnement du moteur

4.12.1 Modification au niveau de l’admission d’air et du guidage des gaz d’échappement, moteurs y compris EURO 4 avec diagnostic embarqué

De façon générale, il faut éviter les modifications au niveau du système d’admission ou d’échappement. Plusieurs variantes sont disponibles pour le TGA et elles doivent être contrôlées pour voir si elles peuvent être utilisées. On trouve les variantes possibles selon le type de châssis et le moteur dans www.manted.de. La succursale de vente MAN la plus proche donne des renseignements sur les possibilités de livraison pour le véhicule respectif. Si une modification ne peut pas être évitée, les prescriptions suivantes sont de rigueur:

- Rien ne doit gêner l’aspiration de l’air et l’évacuation des gaz d’échappement.
- La dépression dans la conduite d’aspiration ainsi que la contre-pression dans le système l’échappement ne doivent pas changer.
- En cas de modifications du système d’échappement ou du système d’admission, il faut garantir que toutes les prescriptions légales en matière de bruit et d’émissions sont respectées.
- Il faut également respecter toutes les prescriptions qui sont exigées par la caisse de prévoyance professionnelle ou un organisme équivalent en ce concerne les composants concernés (p. ex. la température de surface dans la zone de travail).
- En cas de système d’admission ou d’échappement modifié, MAN ne peut pas garantir le respect de ces prescriptions ou d’autres. C’est l’entreprise effectuant les travaux qui est responsable, également pour les prescriptions concernant le diagnostic embarqué (OBD).

- En cas de modification sur le système d'échappement et sur le guidage des gaz d'échappement, il faut veiller à ce que le flux de gaz d'échappement ne rencontre pas de composants du véhicule et à ce qu'il s'éloigne du véhicule (respecter les prescriptions du pays respectif, en Allemagne StVZO).

Les prescriptions suivantes sont par ailleurs valables en cas de modification au niveau du système d'échappement

- En cas de déplacement du silencieux d'échappement, il faut veiller à ce que son support MAN d'origine continue à être utilisé.
- La position du capteur de température et du capteur NO_x (pour OBD) sur le silencieux d'échappement ne doit pas être modifiée.
- Les mesures de transformation ou les modifications du guidage des gaz d'échappement entre le collecteur des gaz d'échappement et le tuyau métallique (voir la figure 52) ne sont pas autorisées.
- Pas d'évacuation du chargement (bitume p. ex.) avec les gaz d'échappement du moteur – risque d'avaries au niveau du système d'échappement et du moteur!
- Ne modifier en aucun cas la forme ou la surface des sections de la tubulure. La tuyauterie doit être conservée.
- Ne pas modifier le silencieux (au niveau du carter non plus) car l'autorisation d'exploitation serait annihilée.
- Il faut garder le concept de suspension et d'appui ainsi que la position de montage de base des composants
- En cas de cintrages, le rayon doit être au minimum égal au double du diamètre du tuyau.
  La formation de plis n'est pas autorisée.
- Seuls des cintrages constants sont autorisés et donc pas de coupures en biais.
- MAN ne peut fournir de renseignement sur les modifications de consommation ou sur le bruit engendré et une nouvelle autorisation concernant les émissions sonores est éventuellement nécessaire. En cas de non respect des valeurs limites d'émissions sonores, l'autorisation d'exploitation est annihilée!
- MAN ne peut également faire aucune déclaration sur le respect des valeurs limites prescrite par la loi pour les émissions polluantes. Une expertise des gaz d'échappement est éventuellement nécessaire. En cas de non respect des valeurs limites d'émission, l'autorisation d'exploitation est annihilée!
- Le fonctionnement des composants relatifs à l'OBD ne doit pas être entravé. En cas de manipulation de composants relatifs à l'OBD, l'autorisation d'exploitation est annihilée!
- Le raccord de la conduite du capteur de pression sur le silencieux doit toujours être tourné vers le haut, la conduite en acier qui suit doit toujours monter vers le capteur et avoir une longueur minimale de 300 mm ainsi qu'une longueur maximale de 400 mm (y compris la conduite flexible). La conduite de mesure doit être exécutée en M01-942-X6CrNiTi1810-K3-8x1 D4-T3. La position de montage du capteur de pression doit toujours être conservée (raccord en bas).
- Les pièces sensibles à la chaleur (p. ex. câbles, conduites, roues de secours) doivent être à une distance minimale de > 200 mm des pièces très chaudes du système d'échappement et à ≥ 100 mm des éventuels écrans de protection thermique.
- En cas de modification sur le système d'échappement et sur le guidage des gaz d'échappement, il faut veiller à ce que le flux de gaz d'échappement ne rencontre pas de composants du véhicule et à ce qu'il s'éloigne du véhicule (respecter les prescriptions du pays respectif, en Allemagne StVZO).

Pour l'admission d'air les prescriptions suivantes sont par ailleurs valables:

- Ne modifier en aucun cas la forme ou la surface des sections de la tubulure.
- Ne pas modifier le filtre à air.
- La position de montage du capteur d'humidité dans le carter du filtre d'air ne doit pas être modifiée.
- Il faut garder le concept de suspension et d'appui ainsi que la position de montage de base des composants.
- MAN ne peut fournir de renseignement sur les modifications de consommation ou sur le bruit engendré et une nouvelle autorisation concernant les émissions sonores est éventuellement nécessaire. Les composants à effet acoustique (p. ex. la buse à l'entrée du tuyau d'air pur) ne doivent pas être modifiés. En cas de non respect des valeurs limites d'émissions sonores, l'autorisation d'exploitation est annihilée!
- L'admission d'air doit être protégée contre l'aspiration d'air réchauffé (p. ex. chaleur dissipée du moteur en provenance de la zone des passages de roue ou à proximité du silencieux d'échappement). Il faut choisir un emplacement d'aspiration adéquat qui garantit que l'air d'admission n'est pas réchauffé de plus de 5°C (température extérieure par rapport à la température en amont du turbocompresseur) En cas de température trop élevée de l'air d'admission, il y a risque de dépassement des valeurs limites des gaz d'échappement. En cas de non respect des valeurs limites d'émission, l'autorisation d'exploitation est annihilée!

- Pour éviter l'aspiration de mégots de cigarette allumés ou d'objets similaires, il faut monter directement au point d'aspiration une grille de protection analogue à la grille montée en série (matériau non combustible, largeur de maille de 6, surface de la section ouverte étant au moins égale à la surface de la tubulure d'air brut sur le filtre à air). En cas de non respect, il y a risque d'incendie du véhicule! MAN ne peut faire aucune déclaration sur l'efficacité des mesures prises et l'entreprise exécutant les travaux doit assumer la responsabilité.
- Le point d'admission doit être dans une zone peut exposée à la poussière et protégée contre les projections d'eau.
- Il faut garantir la suppression de l'humidité ainsi qu'une évacuation sans encombre de la poussière hors du carter de filtre et de la zone d'air brut.
- Côté air propre, il faut choisir la tubulure de façon à ce qu'elle soit totalement étanche vers l'extérieur. L'intérieur des tuyaux d'air propre doit être lisse, aucune particule ou autre ne doit pouvoir se détacher. Un glissement du tuyau d'air propre au niveau des zones d'étanchéité doit absolument être empêché. Il faut prévoir des supports adéquats à cet effet.
- La position du capteur de dépression doit être choisie sur un morceau de tuyau droit le plus près possible du turbocompresseur. L'entreprise exécutant les travaux doit garantir la signalisation correcte du capteur. **Attention: risque d'avarie du moteur si les valeurs indiquées sont trop faibles!**
- Tous les tuyaux d'admission doivent pouvoir résister à une dépression de 100 mbar et à une température d'au moins 80°C (temporairement 100°C). Les conduites flexibles ne sont pas autorisées.
- Il faut éviter un cintrage accentué des tuyaux, des coupes en biais ne sont pas autorisées.
  En cas de modification du système d'admission, il peut y avoir une réduction de la durée de vie du filtre.

4.12.2 Prescription supplémentaire en cas de modifications du système AdBlue® / du système d'échappement sur les véhicules Euro 5

Avant une transformation, il faut vérifier si on peut avoir recours à des variantes MAN du système AdBlue® qui existent déjà.
Toute mesure de transformation doit être exécutée par un personnel formé à cet effet.

AdBlue® (DIN 70070) est le nom de marque d'une solution aqueuse avec 32,5% d'urée fabriquée synthétiquement qui est utilisée pour le posttraitement des gaz d'échappement dans le catalyseur SCR (selective catalytic reduction).

Figure 45: Structure schématique du système AdBlue® sur les véhicules Euro 5 ESC-419

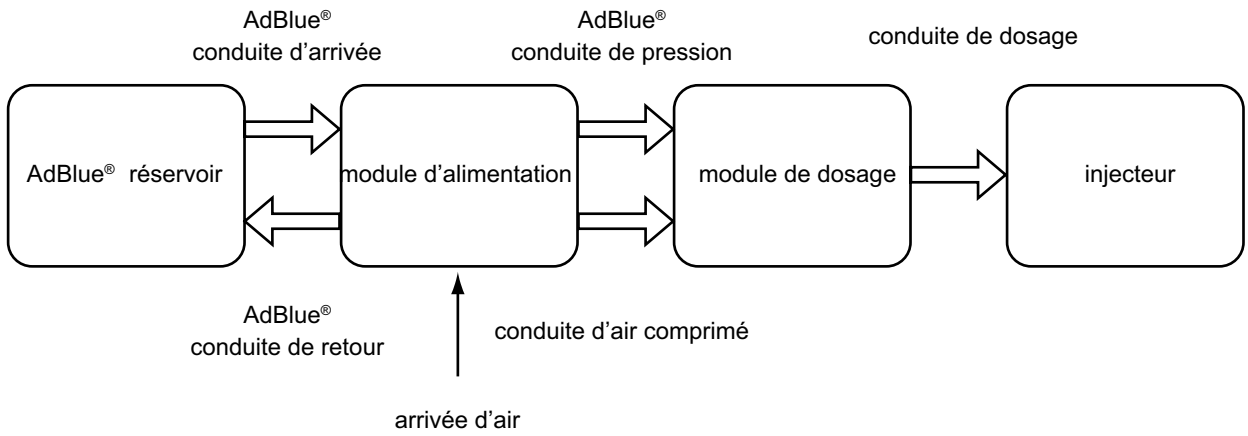
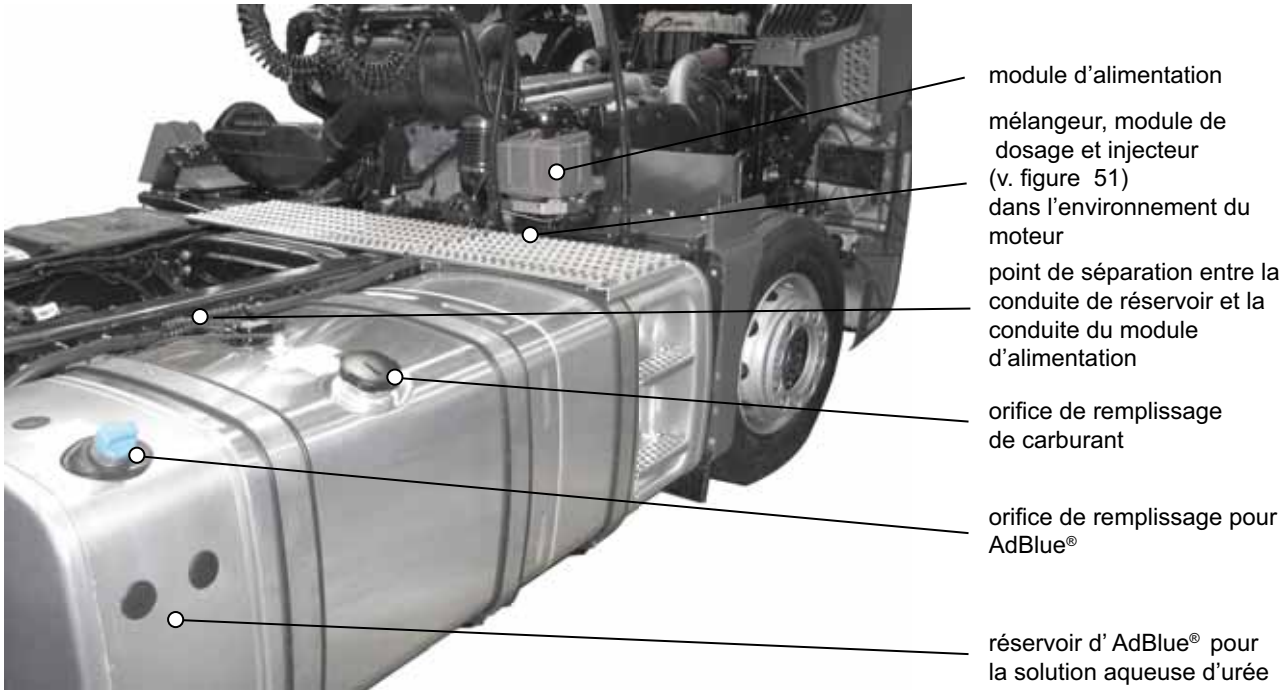


Figure 46: Vue d'ensemble des composants AdBlue® sur l'ensemble du véhicule ESC-420


module d'alimentation
mélangeur, module de dosage et injecteur (v. figure 51) dans l'environnement du moteur
point de séparation entre la conduite de réservoir et la conduite du module d'alimentation
orifice de remplissage de carburant
orifice de remplissage pour AdBlue®
réservoir d' AdBlue® pour la solution aqueuse d'urée

Déplacement du réservoir AdBlue®

Le passage suivant explique les principes de base pour le déplacement du réservoir AdBlue® MAN d'origine. Les réservoirs AdBlue® ont toujours quatre raccords de conduite; une inscription sur les conduites permet de les différencier pour ne pas les confondre:

- Conduite d'arrivée et de retour AdBlue® (dimensions 8,8x1,4 matériau PA-PUR, inscription en jaune, tuyau noir)
- Conduite d'alimentation et de retour du liquide de refroidissement moteur pour le chauffage du système AdBlue® (dimension 9x1,5, PA12-PHL-Y, inscription en blanc, tuyau noir)

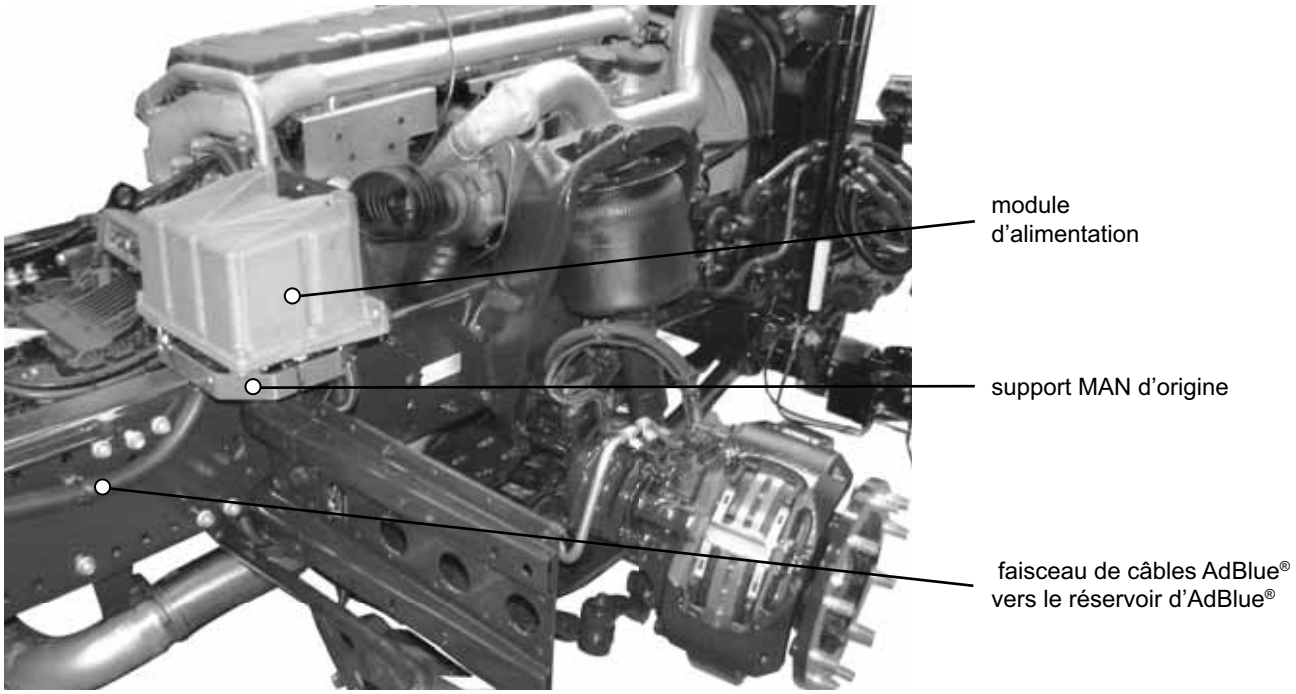
- Le déplacement du réservoir combiné/simple est uniquement possible avec les réservoirs MAN d'origine et si une. longueur maxi de conduite de 5000 mm est respectée entre la tubulure d'entrée du réservoir et celle du module d'alimentation
- Le déplacement de câbles électriques et de câbles CAN (p. ex. pour le capteur de niveau de remplissage, le module d'alimentation, les capteurs OBD) est uniquement autorisé avec des faisceaux de câbles MAN d'origine (disponible à l'avenir via le service des pièces de rechange MAN).

Déplacement du module d'alimentation AdBlue®

- Un déplacement du module d'alimentation est uniquement autorisé aux positions de montage d'origine MAN avec les supports MAN d'origine correspondants.

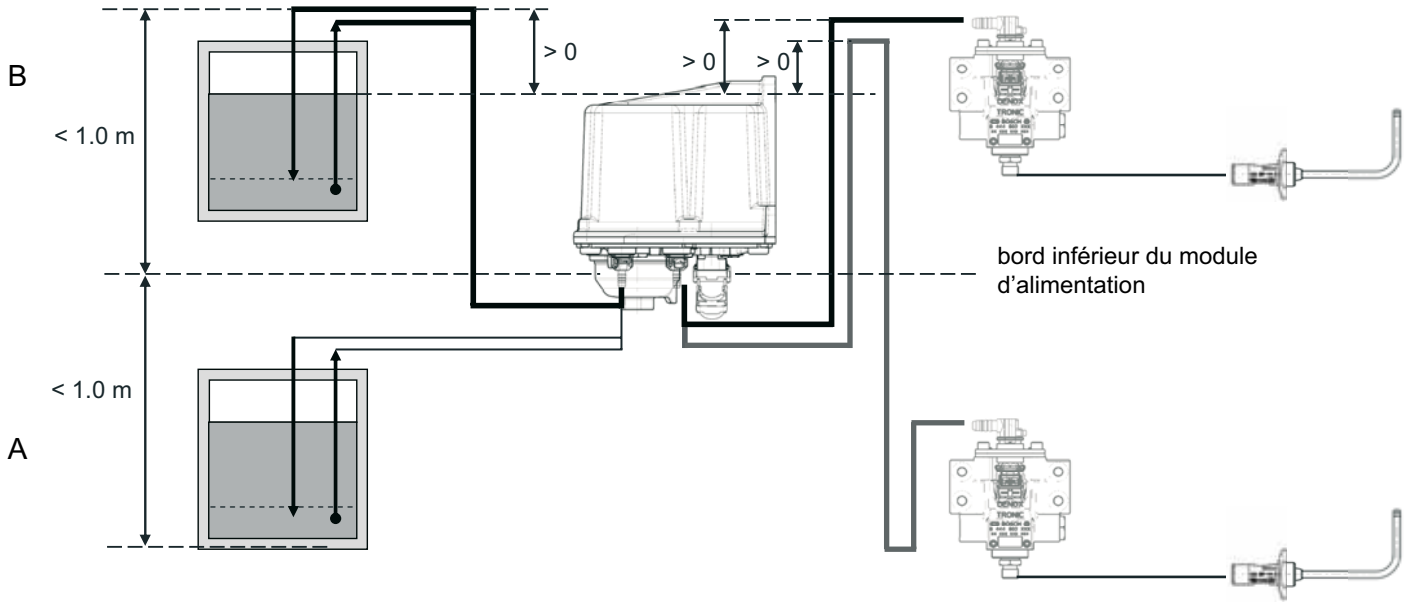
Raison: résistances / vibrations

Figure 47: Module d’alimentation et support MAN d’origine ESC-421



- Lors du déplacement du module d’alimentation, il faut veiller à ce que soit le faisceau de conduites d’origine vers le module de dosage soit utilisé soit la longueur totale de la conduite ne dépasse pas 3.000 mm.
- La différence de hauteur maximale possible (hauteur d’alimentation) entre le bord inférieur du module de d’alimentation et le bord inférieur du réservoir ou le bord supérieur (et la position de conduite la plus haute) sur le réservoir ne doit pas dépasser 1000 mm.
  En cas de non respect de ces prescriptions le droit de garantie est annihilé.

Figure 48: Vue d’ensemble de l’installationESC-422



Source: Bosch - directive d’installation

Module de dosage

- La position du module de dosage ne doit pas être modifiée.
- Un rallongement de la conduite entre le module de dosage et le module d'alimentation est possible jusqu'à une longueur totale de 3000 mm.

Rallongement/raccourcissement des conduites d'AdBlue® et de liquide de refroidissement du moteur

- De façon générale, seuls les raccords tuyau-tuyau avec des raccords de la société VOSS sont autorisés (à se procurer par l'intermédiaire du service des pièces de rechange MAN).
- L'utilisation des raccords de conduites est seulement autorisée avec l'outil spécial de la société VOSS (pince d'emmanchement réf. MAN 80.99625.0023).
- Pour éviter des pertes de pression, un seul rallongement au maximum (deux raccords de conduite) est autorisé par conduite d'AdBlue®.

Figure 49: Raccord de conduite (VOSS) pour le rallongement/raccourcissement des conduites d'AdBlue® et de liquide de refroidissement du moteur (instruction de montage pour raccord de conduite AdBlue® disponible en annexe) ESC-423

- L'emmanchement des conduites AdBlue® n'est sur des connecteurs en matière plastique pas autorisé, malgré l'outil spécial; seuls les connecteurs en plastique prémontés de la société VOSS avec conduite de 1000 mm sont autorisés (à se procurer p. ex. via le service des pièces détachées MAN).
- Eviter impérativement toute torsion des conduites.
- Il faut absolument veiller à une isolation contre le froid équivalente à celle de la conduite d'origine.

Désignation de conduite

Figure 50: Désignation de conduite AdBlue® (dimensions 8,8 x 1,4 matériau PA-PUR, écriture jaune, tuyau noir) ESC-428

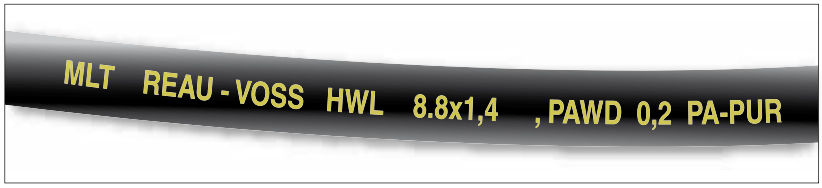


Figure 51: Désignation de la conduite de liquide de refroidissement moteur (dimensions 9 x 1,5; PA12-PHL-Y, écriture blanche, tuyau noir) ESC-429

Figure 52: Représentation d'un faisceau de conduites avec conduites de liquide de refroidissement et d' AdBlue®- Leitungen ESC-430

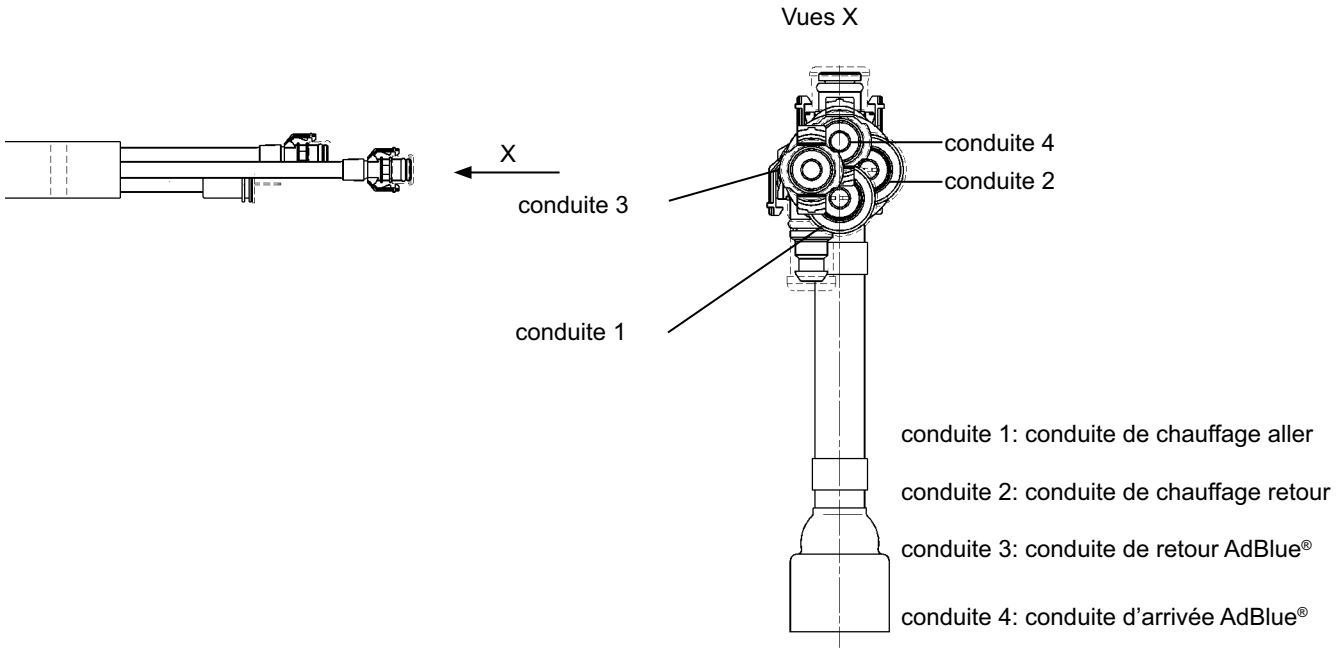
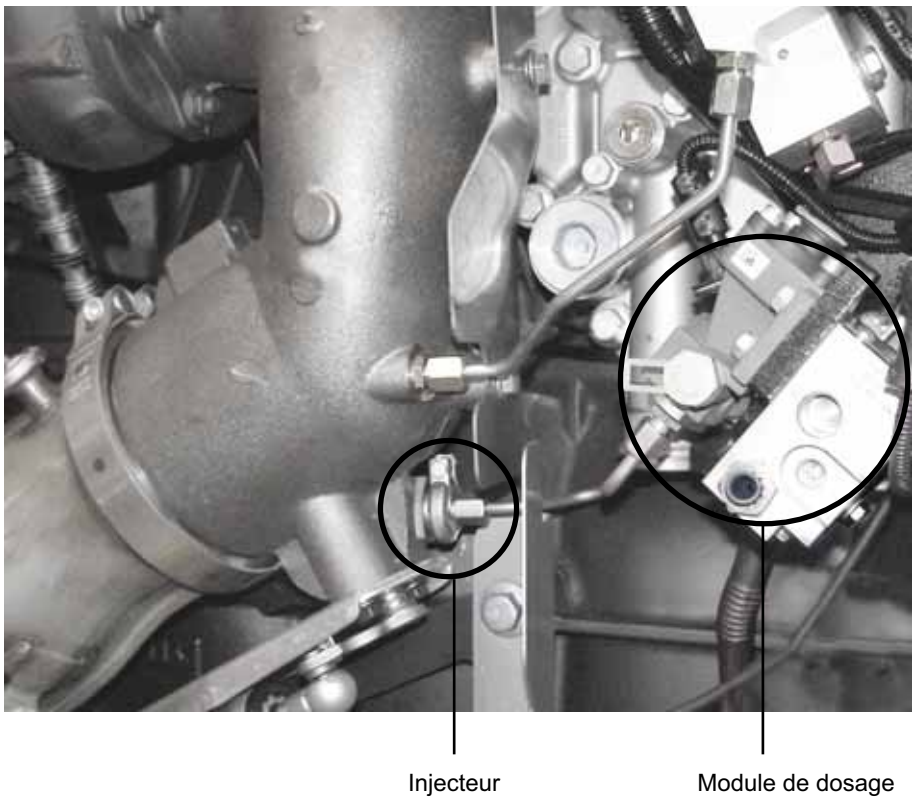


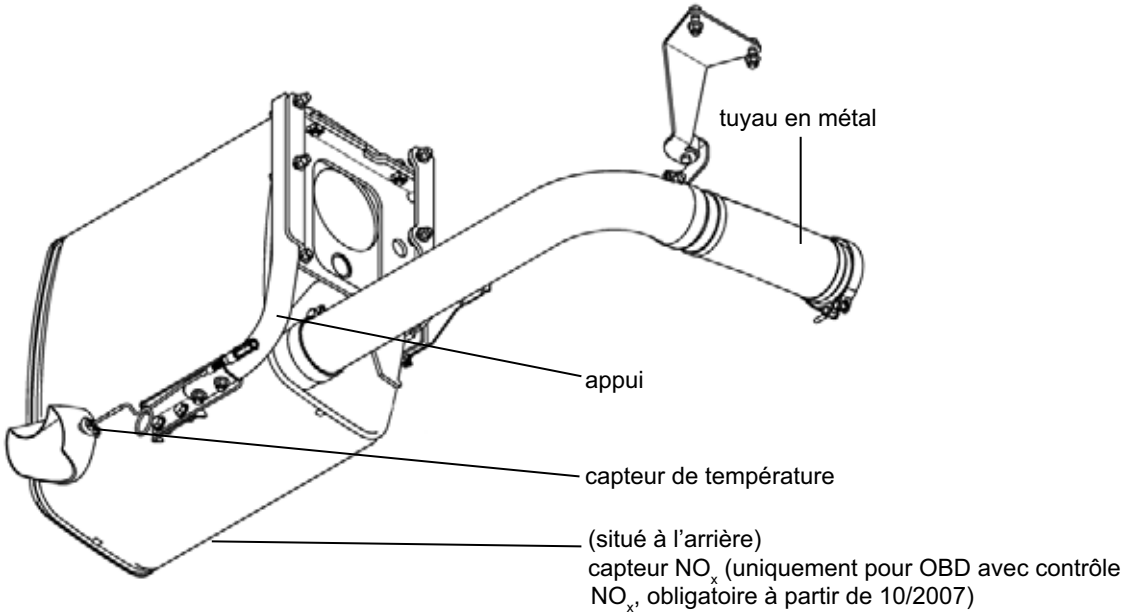
Figure 53: Capteur de température, injecteur, module de dosage ESC-424



Modification du système des gaz d'échappement

- En cas de déplacement du silencieux d'échappement, il faut veiller à ce que son support MAN d'origine continue à être utilisé.

Figure 54: Représentation du support pour le silencieux d'échappement ESC-425

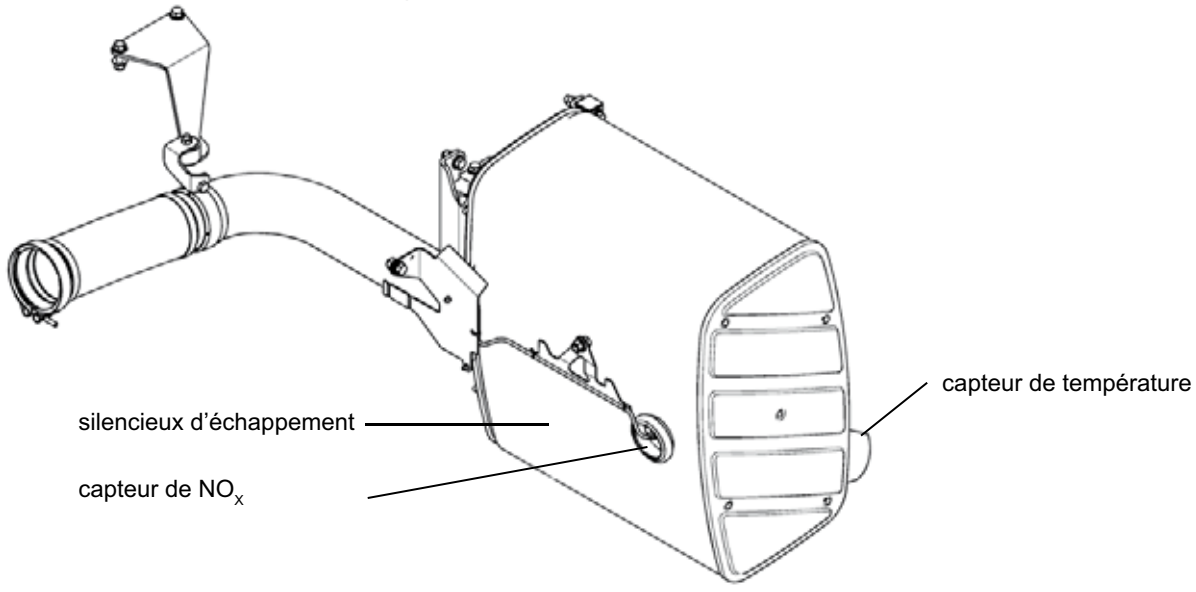

tuyau en métal
appui
capteur de température
(situé à l'arrière)
capteur NO_x (uniquement pour OBD avec contrôle NO_x, obligatoire à partir de 10/2007)

- Un rallongement de 1000 mm du guidage des gaz d'échappement est autorisé à partir du tuyau métallique jusqu'au silencieux d'échappement sans isolation haute température correspondante.
- Un rallongement > 1000 mm et jusqu'à 2000 mm maxi du guidage des gaz d'échappement entre le tuyau métallique et le silencieux d'échappement est autorisé avec une isolation haute température correspondante.

Figure 55: Chaîne des gaz d'échappement, mélangeur jusqu'au tuyau métallique ESC-426

- La position du capteur de température et du capteur NO_x (pour OBD) sur le silencieux d'échappement ne peut pas être modifiée.
- Pour les tuyaux de gaz d'échappement, il faut uniquement utiliser des aciers spéciaux austénitiques qui ne s'oxydent pas. Raison: sur les aciers ferritiques usuels l'ammoniac (produit réactionnel en provenance d'AdBlue®) qui se trouve le complexe d'échappement entraîne la corrosion.
- Les tuyaux en acier inox doivent être soudés avec les procédés de soudage à l'arc sous protection gazeuse autorisés (tenir compte des indications des fabricants d'acier) et par des personnes autorisées.
- Des mesures de transformation ou des modifications sur le guidage des gaz entre le collecteur des gaz d'échappement et le tuyau métallique ne sont pas autorisées.

Figure 56: **Position du capteur NO_x (uniquement OBD avec contrôle NO_x, réglementation à partir de 10/ 2007, sur le silencieux d'échappement)** ESC-427



Vue d’ensemble des aciers inox austénitiques selon DIN 17440 à utiliser

Matériaux:

Désignation	Numéro de matériau
X 5 CrNi 18 10	1.4301
X 2 CrNi 19 11	1.4306
X 2 CrNiN 18 10	1.4311
X 6 CrNiTi 18 10	1.4541
X 6 CrNiNb 18 10	1.4550
X 5 CrNiMo 17 12 2	1.4401
X 2 CrNiMo 17 13 2	1.4404
X 6 CrNiMoTi 17 12 2	1.4571
X 2 CrNiMoN 17 13 3	1.4429
X 2 CrNiMo 18 14 3	1.4435
X 5 CrNiMo 17 13 3	1.4436
X 2 CrNiMoN 17 13 5	1.4439

4.12.3 Refroidissement du moteur

- Les composants du système de refroidissement monté en série (radiateur, grille de radiateur, canalisation d'air, circuit de refroidissement) ne doivent pas être modifiés.
- Exceptions uniquement avec l'autorisation de MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur »).
- Des modifications apportées au radiateur et réduisant la surface de refroidissement ne sont pas autorisées.

Dans les conditions suivantes, un radiateur avec des données de puissance adaptées peut être nécessaire :

- fonctionnement en majeure partie stationnaire
- utilisation dans des zones climatiques défavorables (p. ex. utilisation dans un pays chaud)
- cas d'utilisation avec exposition à un volume important de poussière où il faut s'attendre à un colmatage du radiateur et donc à une réduction de la puissance de refroidissement.

La succursale de ventes MAN la plus proche fournit des informations sur le programme de livraison disponible départ usine pour le véhicule respectif et le point de service MAN le plus proche ou l'atelier MAN sous contrat des renseignements sur le montage ultérieur. En cas de montage d'un radiateur de prestataires tiers, il faut impérativement suivre les prescriptions des directives de montage mécaniques pour les moteurs intégrés. On peut se les procurer chez MAN, auprès du département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur »).

4.12.4 Capsulage du moteur, insonorisation

Il est interdit d'intervenir et de modifier un capsulage de moteur existant départ usine. Des véhicules classés dans les catégories « peu bruyant » ou « silencieux » peuvent ne plus être conformes à ces définitions du fait d'interventions ultérieures. L'atelier ayant effectué la modification doit faire en sorte que le véhicule retrouve son état initial.

4.13 Montage d'autres boîtes de vitesses mécaniques, boîtes de vitesses automatiques et boîtes de transfert

Le montage de boîtes de vitesses manuelles ou automatiques non documentées par MAN n'est pas possible en raison de l'absence d'intégration dans le CAN de chaîne cinématique. Le non-respect conduit à des dysfonctionnements du système électronique important pour la sécurité. Le montage de boîtes de transfert d'autres fabricants (p. ex. pour une utilisation comme prise de mouvement) a une influence sur l'électronique de la chaîne cinématique. Pour les véhicules avec boîtes de vitesses mécanique, une adaptation par paramétrage est éventuellement possible ; c'est pourquoi il faut se renseigner au préalable (département SMTSE-ESC ; voir l'adresse en haut sous « Editeur »). Le montage n'est jamais admis dans les véhicules équipés de MAN TipMatic/ ZF ASTRONIC (boîte de vitesses ZF12AS).

5. Carrosserie

5.1 Généralités

Afin de pouvoir l'identifier, chaque carrosserie doit porter une plaquette signalétique indiquant au minimum:

- le nom complet du carrossier
- le numéro de série

Les données figurant sur la plaquette signalétique doivent être en permanence visibles. Les carrosseries influencent considérablement la tenue de route et les résistances à l'avancement et donc la consommation de carburant.
Il ne faut donc pas que les carrosseries augmentent les résistances au déplacement ou détériorent la tenue de route inutilement. Bien qu'inévitables la flexion et la déformation du cadre ne doivent pas avoir des répercussions négatives sur la carrosserie et le véhicule. Elles doivent être parfaitement absorbées par la carrosserie aussi bien que par le châssis.

Valeur estimée pour la flexion inévitable:

Formule 16: Valeur approximative pour la flexion autorisée

$$f = \frac{\Sigma_1^i l_i + l_ü}{200}$$

Signification:

f	=	flexion maximale en [mm]
l_i	=	empattements, Σl_i = somme des empattements en [mm]
$l_ü$	=	porte-à-faux du cadre en [mm]

La carrosserie doit transmettre aussi peu de vibrations que possible au châssis.
Nous supposons que les carrossiers peuvent concevoir le faux-châssis ou le cadre de montage requis, tout au moins dans les grandes lignes.
On présuppose également qu'ils prennent les mesures adéquates pour exclure toute surcharge du véhicule.
Il faut tenir compte des tolérances et hystérèses inévitables dans la construction automobile.
Il s'agit p. ex. des tolérances des:

- pneumatiques
- ressorts (hystérèse également dans la suspension pneumatique)
- cadres.

Il faut s'attendre à d'autres variations des cotes durant l'utilisation du véhicule lesquelles doivent être prises en compte lors de la conception des carrosseries. En font partie p. ex.

- le tassement des ressorts
- la déformation des pneus
- la déformation de la carrosserie.

Le cadre ne doit être déformé ni avant ni pendant le montage. Avant le montage, faire avancer et reculer le véhicule un certain nombre de fois de manière à supprimer les tensions appliquées. Cela est tout particulièrement valable en raison des contraintes subies par les essieux dans les virages particulièrement pour les véhicules avec essieu tandem. Pour le montage de la carrosserie, il faut placer le véhicule une aire de montage bien plane. Des hauteurs de cadre différentes à gauche et à droite de ≤ 1,5% de la distance entre le sol et le bord supérieur du cadre font partie des effets d'hystérèse et de tassement mentionnés plus haut. Elles doivent être supportées par la carrosserie et ne doivent pas être compensées par un redressage du cadre, des cales de ressort ou par un réglage de la suspension pneumatique étant donné qu'elles changent forcément au cours de l'utilisation. Des différences > 1,5% doivent avant une réparation, être signalées au service après-vente de MAN qui décident des mesures que doit prendre le fabricant de carrosserie et/ou l'atelier MAN. **Accessibilité, libre mouvement:** l'accès aux tubulures de remplissage pour le carburant et les autres fluides doit être assuré ainsi que l'accès à tous les autres éléments rapportés du cadre (p. ex. treuil de roue de secours, caisson de batterie).

Rien ne doit entraver le mouvement des pièces mobiles par rapport à la carrosserie.

Par exemple:

- cylindre de frein
- commande de boîte de vitesses (tringlerie de commande, commande à câble)
- éléments de guidage d'essieu
- tuyauterie d'Intarder etc.

Pour la liberté minimum de mouvement, il faut tenir compte des paramètres suivants:

- compression maxi des ressorts
- compression dynamique des ressorts en roulant
- compression des ressorts en démarrant ou en freinant
- inclinaison latérale dans les virages
- utilisation de chaînes antidérapantes
- caractéristiques de fonctionnement de secours, p. ex. soufflets endommagés pendant le roulage et inclinaison latérale en découlant (p. ex. inclinaison latérale de 3° selon ISO 1726 pour les tracteurs de semi-remorques, voir également le fascicule intitulé «Dispositifs d'accouplement TG»).

5.1.1 Directive relative aux machines (2006/42/CE)

On peut se procurer la directive relative aux machines en utilisant les liens suivants:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0024:0086:DE:PDF
ou http://eur-lex.europa.eu

Généralités
La directive relative aux machines sert à assurer la sécurité et la santé des personnes et en particulier des travailleurs et des consommateurs et la sécurité des biens, notamment vis-à-vis des risques découlant de l'utilisation des machines. Elle définit les exigences essentielles de protection de la santé et de sécurité généralement reconnues, selon l'état de la technique au moment de la construction ainsi que les exigences techniques et économiques ; elles sont complétées par une série d'exigences plus spécifiques pour certaines catégories de machines. Pour chaque type de machine, il y a des procédures adéquates avec lesquelles on peut contrôler la conformité aux exigences essentielles de protection de la santé et de sécurité. Elles comprennent les procédures d'évaluation de la conformité, le marquage « CE de conformité » ainsi qu'une évaluation des risques. Par ailleurs, le fabricant de machines doit élaborer une documentation technique pour chaque machine.

Champ d'application
En plus des directives de carrossage, le carrossier doit également respecter la directive relative aux machines. Le châssis de camion n'est pas soumis à la directive relative aux machines étant donné que les exigences légales en vigueur à ce sujet sont définies dans la directive relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (70/156/CEE). Pour diverses carrosseries cependant, la directive relative aux machines est valable. Les produits (carrosseries) relevant de ce domaine d'application sont définis dans la directive relative aux machines à l'article 1 (champ d'application)

La directive relative aux machines est par principe valable pour :

- les machines
- les équipements interchangeables
- les composants de sécurité
- les accessoires de levage
- les chaînes, câbles et sangles
- les dispositifs amovibles de transmission mécanique
- les quasi-machines

Par exemple :

- grues de chargement
- hayons élévateurs
- carrosseries de benne
- carrosserie d'hydrocureur
- plateau de remorquage
- compresseurs montés sur le véhicule
- presses à ordures
- tambours à béton/ciment
- bennes
- treuils à entraînement mécanique
- carrosseries de bennes amovibles/basculantes
- plateformes de levage/nacelles
- carrosseries citernes

Sont exclus entre autres

- les véhicules tracteurs agricoles et forestiers
- les véhicules à moteur et leurs remorques (70/156/CEE)

Si un tel produit (carrosserie, élément rapporté) est monté sur le châssis du camion, la directive relative aux machines n'est pas valable pour le châssis de camion mais pour la carrosserie. La directive relative aux machines est également valable pour les interfaces entre le châssis du camion et la carrosserie, qui se chargent d'un mouvement et d'une commande sûrs de la machine. C'est pourquoi en cas de véhicules à superstructure, il faut faire la différence entre les machines de travail automotrices qui sont entièrement soumises à la directive relative aux machines et les châssis de camion avec machines montées/rapportées.

Exemples de machines automotrices possibles :

- machines de chantier automotrices
- pompes à béton
- grue automatique
- extracteur de vase
- porteur d'appareil de forage

Définition des machines selon la directive 2006/42/EG

« —ensemble équipé ou destiné à être équipé d'un système d'entraînement autre que la force humaine ou animale appliquée directement, composé de pièces ou d'organes liés entre eux dont au moins un est mobile et qui sont réunis de façon solidaire en vue d'une application définie,

— ensemble visé au premier tiret, auquel manquent seulement des organes de liaison au site d'utilisation ou de connexion aux sources d'énergie et de mouvement,

— ensemble visé au premier et au deuxième tirets prêt à être installé et qui ne peut fonctionner en l'état qu'après montage sur un moyen de transport ou installation dans un bâtiment ou une construction,

— ensemble de machines visées au premier, au deuxième et au troisième tirets ou de quasi-machines visées au point g) qui, afin de concourir à un même résultat, sont disposées et commandées de manière à être solidaires dans leur fonctionnement,

— ensemble de pièces ou d'organes liés entre eux, dont un au moins est mobile, qui sont réunis en vue de soulever des charges et dont la seule force motrice est une force humaine directement appliquée ; »

Source : extrait de la directive 2006/42/CE

5.1.2 Marquage CE (marquage de conformité CE selon la directive 2006/42/CE)

Le carrossier doit garantir que la carrosserie avec les éléments rapportés et les accessoires est conforme aux exigences légales. La directive relative aux machines (2006/42/CE) détermine les types de machines qui exigent un marquage CE.

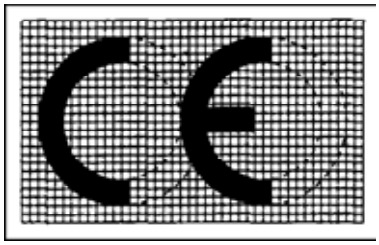
Les principes de base suivants sont valables pour la carrosserie

- Toutes les machines doivent être pourvues du marquage CE, c.-à-d. également les éléments de sécurité, les dispositifs amovibles de transmission mécaniques, les chaînes et les sangles.
- Les quasi-machines ne peuvent pas porter le marquage CE.

Les points suivants sont valables pour le marquage CE sur les machines :

- Le marquage « CE » doit être apposé sur le produit de façon visible, lisible et indélébile.
- Il est interdit d'apposer sur les machines des marquages, des signes ou des inscriptions de nature à induire en erreur les tiers sur la signification ou le graphisme du marquage « CE », ou les deux à la fois.
- Tout autre marquage peut être apposé sur les machines à condition de ne pas porter préjudice à la visibilité, à la lisibilité et à la signification du marquage « CE ».
- Afin d'assurer la même mise en valeur au marquage « CE » et à la marque du fabricant, il importe qu'ils soient apposés selon les mêmes techniques. Pour éviter toute confusion entre les marquages « CE » qui pourraient apparaître sur certains composants et le marquage « CE » correspondant à la machine, il importe que ce dernier soit apposé à côté du nom de la personne qui en a pris la responsabilité, à savoir le fabricant ou son mandataire.
- Il est interdit d'antidater ou de postdater la machine lors de l'apposition du marquage « CE ».
- En cas de réduction ou d'agrandissement du marquage « CE », les proportions du modèle ci-dessus doivent être respectées.
- Les différents éléments du marquage « CE » doivent avoir sensiblement la même hauteur ; elle ne peut être inférieure à 5 mm. Il peut être dérogé à cette dimension minimale pour les machines de petite taille.

Le marquage «CE» de conformité est constitué des initiales «CE» conformément au modèle ci-dessous:



Lorsque les machines font également l'objet d'autres directives portant sur d'autres aspects et prévoyant l'apposition du marquage « CE », celui-ci indique que les machines satisfont également aux dispositions de ces autres directives.
Toutefois, lorsqu'une ou plusieurs de ces directives laissent au fabricant ou à son mandataire, pendant une période transitoire, le choix du règlement à appliquer, le marquage « CE » indique la conformité avec les dispositions des seules directives appliquées par le fabricant ou son mandataire. Les références des directives appliquées, telles que publiées au Journal officiel de l'Union européenne, doivent être indiquées dans la déclaration CE de conformité. Lorsque la procédure d'assurance qualité complète visée à l'article 12, paragraphe 3, point c), et paragraphe 4, point b), a été appliquée, le marquage « CE » doit être immédiatement suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié.

5.2 Protection contre la corrosion

La protection des surfaces contre la corrosion influence la longévité et l'aspect du produit. La qualité du revêtement des carrosseries devrait donc toujours être égale à celle du châssis. Afin que cette exigence soit respectée pour les carrosseries commandées par MAN à des carrossiers, il faut impérativement appliquer la norme usine M3297 de MAN «Protection contre la corrosion et systèmes de revêtement pour les carrosseries réalisées en sous-traitance».
Si la carrosserie est commandée par le client, cette norme est alors considérée comme étant une recommandation, la non-observation de celle-ci excluant alors toute garantie par MAN pour les conséquences.
On peut se procurer les normes d'usine de MAN via www.normen.man-nutzfahrzeuge.de (enregistrement nécessaire).
Les châssis MAN fabriqués en série sont revêtus d'une peinture de finition à 2 composants à base d'eau sans danger pour l'environnement et séchée à des températures de séchage jusqu'à 80°C environ. Afin de garantir une qualité homogène, la structure de revêtement suivante est préconisée pour tous les éléments métalliques de la carrosserie et du faux-châssis:

- surface des composants avec le métal apparent ou grenaillée (SA 2,5)
- apprêt: couche adhérente de préparation EP à 2 composants, comme autorisé d'après norme d'usine M 3162-C de MAN ou - si possible - KTL d'après la norme d'usine M3078-2 de MAN avec traitement au préalable au phosphate de zinc
- peinture de finition à 2 composants (2K) selon la norme d'usine M 3094 de MAN de préférence à base d'eau; possible également à base de solvant si les équipements nécessaires font défaut. (www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement nécessaire).

La marge de manœuvre pour les durées de séchage et de durcissement ainsi qu'au niveau des températures est indiquée dans les fiches techniques du fabricant des laques et peintures. Lors du choix et de la combinaison de différents métaux (p. ex. aluminium et acier), il faut tenir compte de l'effet de la série de tensions électrochimiques sur les phénomènes de corrosion aux surfaces limites (isolation). Il faut également penser à la compatibilité des métaux entre eux ; p. ex. la série de tensions électrochimiques p.ex. (cause de la corrosion par contact).

Après tous les travaux effectués sur les châssis:

- enlever les copeaux
- ébarber les arêtes
- protéger les corps creux avec de la cire.

Les éléments mécaniques de liaison (boulons, écrous, rondelles, goujons p. ex.) qui ne sont pas peints, doivent être protégés impeccablement contre la corrosion. Tous les châssis arrivés chez le carrossier doivent être lavés à l'eau claire afin de faire disparaître les traces de sel et donc d'éviter toute corrosion due à l'action du sel durant les périodes d'immobilisation de la phase de construction de la carrosserie.

5.3 Faux-châssis

5.3.1 Généralités

Si un faux-châssis est nécessaire, il doit être exécuté d'un seul tenant.
Il ne faut pas qu'il soit interrompu ou plié latéralement (une autorisation est indispensable dans les cas exceptionnels p. ex. pour quelques bennes). Le libre mouvement de toutes les pièces mobiles ne doit pas être entravé par la construction du faux-châssis.

5.3.2 Matériaux autorisés, limite d'élasticité

La limite d'élasticité, appelée également limite d'allongement ou limite $\sigma_{0.2}$, ne doit être dépassée en aucun cas quelles que soient les conditions de déplacement ou la charge. Tenir compte des coefficients de sécurité. Limites d'élasticité de différents matériaux de faux-châssis (voir le tableau 18).

Tableau 18: Matériaux de faux-châssis (exemples), désignations normalisées et limites d'élasticité

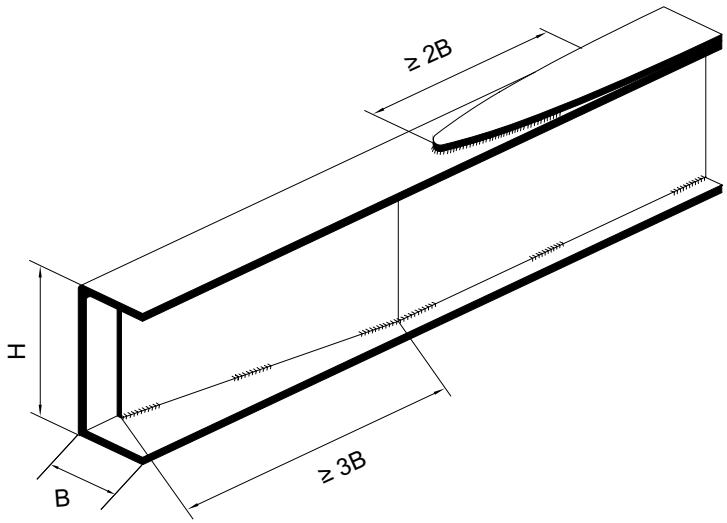
N° de matériau	Ancienne désignation de matériau	Ancienne norme	$\sigma_{0,2}$ N/mm²	σ_B N/mm²	Nouvelle désignation de matériau	Nouvelle norme	Aptitude pour le faux-châssis TGA
1.0037	St37-2	DIN 17100	≥ 235	340-470	S235JR	DIN EN 10025	non autorisé
1.0570	St52-3	DIN 17100	≥ 355	490-630	S355J2G3	DIN EN 10025	bonne aptitude
1.0971	QStE260N	SEW 092	≥ 260	370-490	S260NC	DIN EN 10149-3	non autorisé
1.0974	QStE340TM	SEW 092	≥ 340	420-540	supprimé		pas pour charges ponctuelles
1.0976	inexistant	inexistant	≥ 355	430-550	S355MC	DIN EN 10149-2	bonne aptitude
1.0978	QStE380TM	SEW 092	≥ 380	450-590	supprimé	DIN EN 10149-2	bonne aptitude
1.0980	QStE420TM	SEW 092	≥ 420	480-620	S420MC	DIN EN 10149-2	bonne aptitude
1.0984	QStE500TM	SEW 092	≥ 500	550-700	S500MC	DIN EN 10149-2	bonne aptitude

Les matériaux S235JR (St37-2) et S260NC (QStE260N) ne sont pas autorisés pour les faux-châssis de TGA.

5.3.3 Configuration des faux-châssis

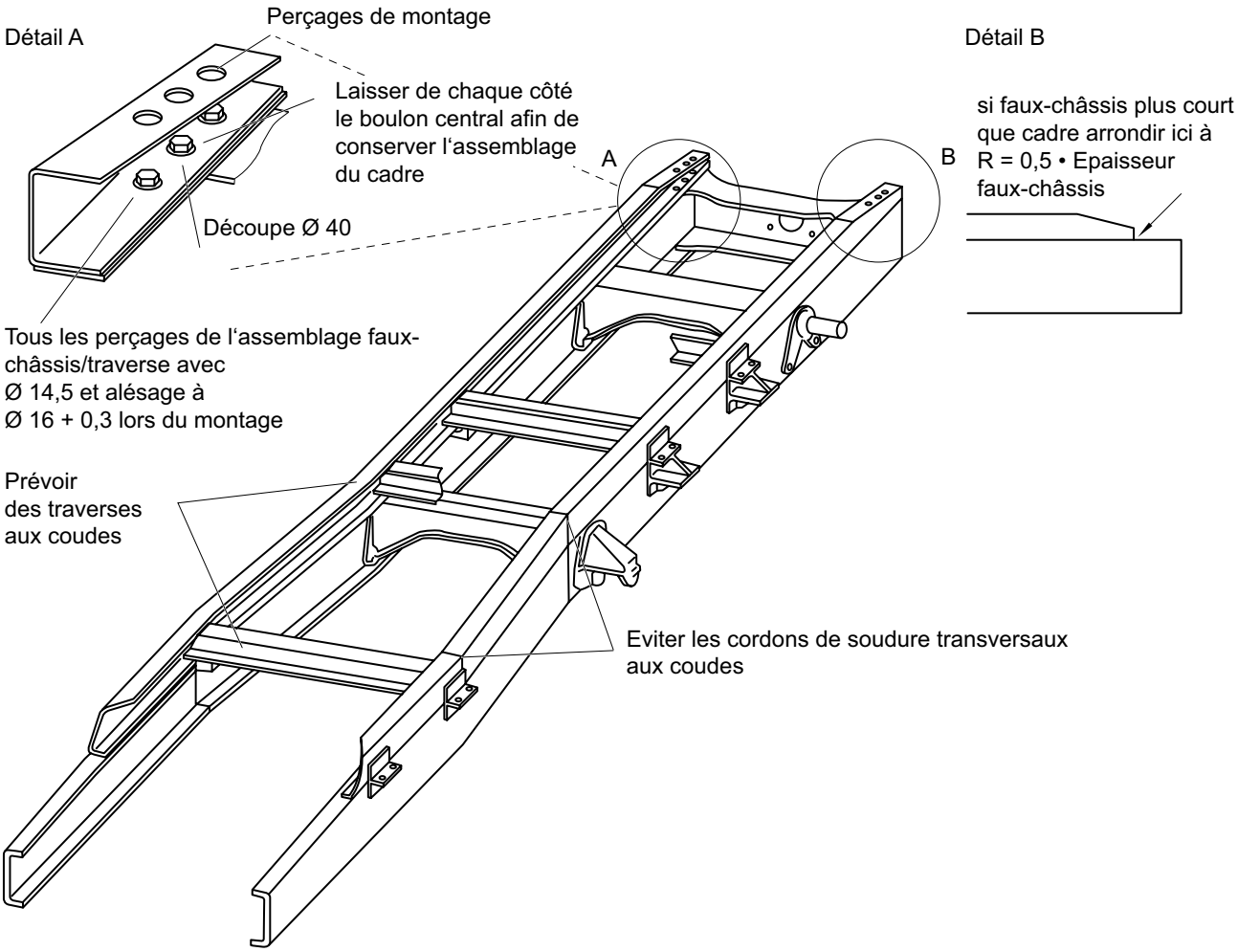
La largeur extérieure du faux-châssis doit être identique à celle du cadre du châssis et suivre le contour extérieur du cadre principal. Le longeron du faux-châssis doit reposer parfaitement à plat sur l'aile supérieure des longerons du cadre. Les faux-châssis doivent autant que possible ne pas être rigides à la torsion. Les profilés en U repliés et usuels dans la construction automobile sont ceux qui conviennent le mieux pour que le faux-châssis ne soit pas rigide à la torsion. Les profilés laminés ne conviennent pas.
Il faut avoir une transition progressive entre le caisson et le profilé en U, si un faux-châssis doit être fermé en divers endroits de manière à obtenir un caisson. La transition entre le profilé fermé et le profilé ouvert doit s'étendre au moins sur triple fois la largeur du faux-châssis (voir la figure 57).

Figure 57: Transition du caisson au profilé en U ESC-043



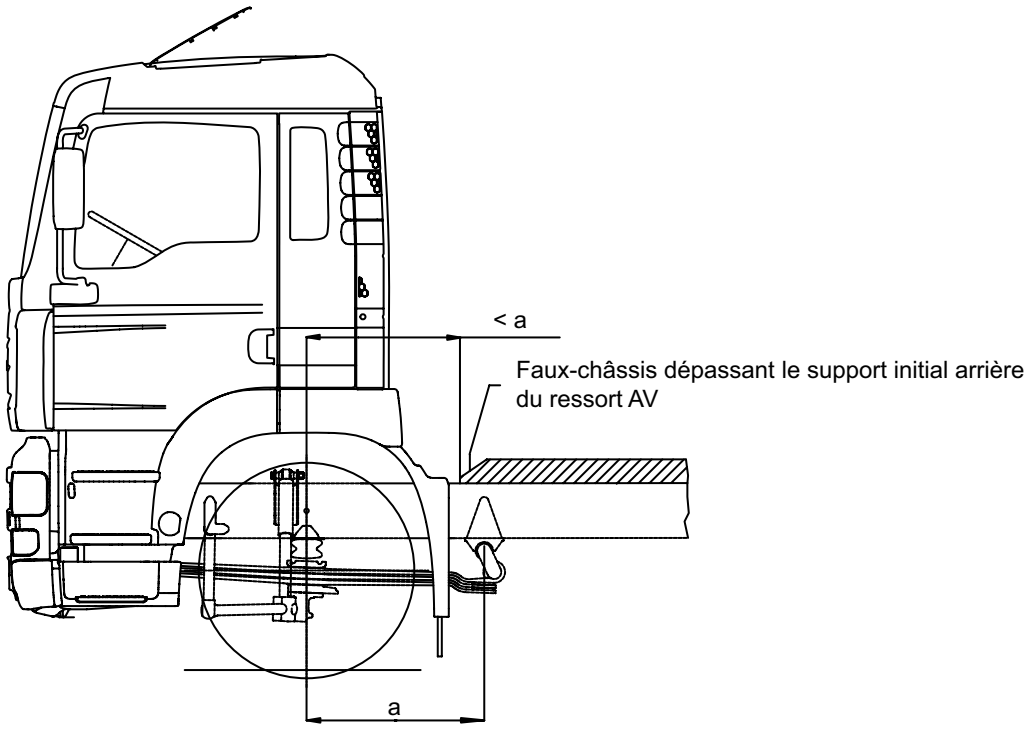
Les traverses du faux-châssis doivent dans la mesure du possible être disposées au-dessus de la position des traverses du cadre. Lors du montage du faux-châssis, l'assemblage du cadre principal ne doit pas être défait.

Figure 58: Configuration du faux-châssis ESC-096


Détail A
Perçages de montage
Laisser de chaque côté le boulon central afin de conserver l'assemblage du cadre
Découpe Ø 40
Tous les perçages de l'assemblage faux-châssis/traverse avec Ø 14,5 et alésage à Ø 16 + 0,3 lors du montage
Prévoir des traverses aux coudes
A
B
Détail B
si faux-châssis plus court que cadre arrondir ici à R = 0,5 • Epaisseur faux-châssis
Eviter les cordons de soudure transversaux aux coudes

Le longeron du faux-châssis doit arriver le plus possible en avant et dépasser au minimum le support de ressort avant .
En cas de 1er essieu à suspension pneumatique, une distance de ≤ 600 mm est recommandée entre le centre de la roue du 1er essieu et le faux-châssis.

Figure 59: Distance du faux châssis par rapport au milieu de l’essieu 1 ESC-697



Pour pouvoir respecter les cotes requises, le faux-châssis doit suivre le contour du cadre, il doit être biseauté ou évidé (exemples figures 60 à 63).

Figure 60: Biseautage du faux-châssis à l’avant ESC-030

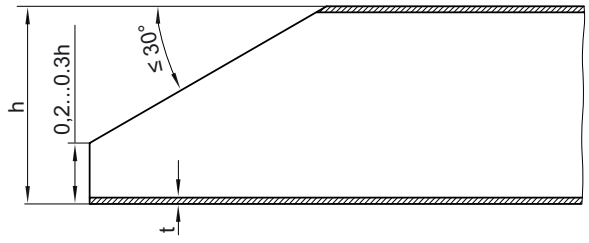


Figure 61: Evidement du faux-châssis à l‘avant ESC-031

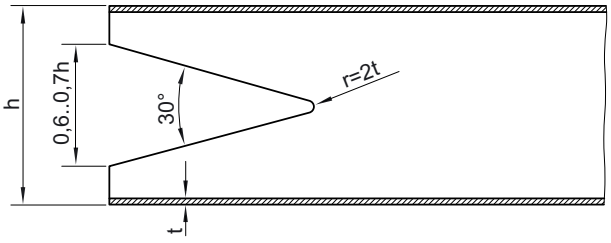


Figure 62: Faux-châssis – adaptation par écartement ESC-098

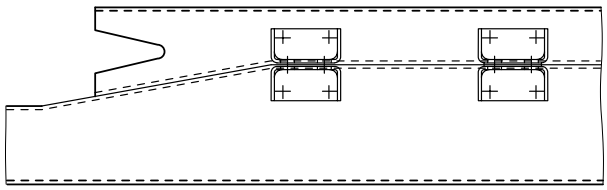
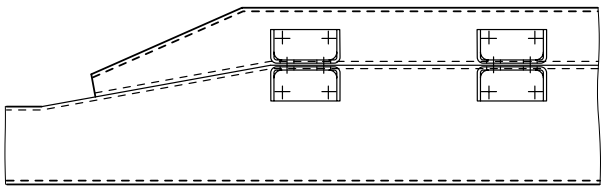


Figure 63: Faux-châssis – adaptation par biseautage ESC-099

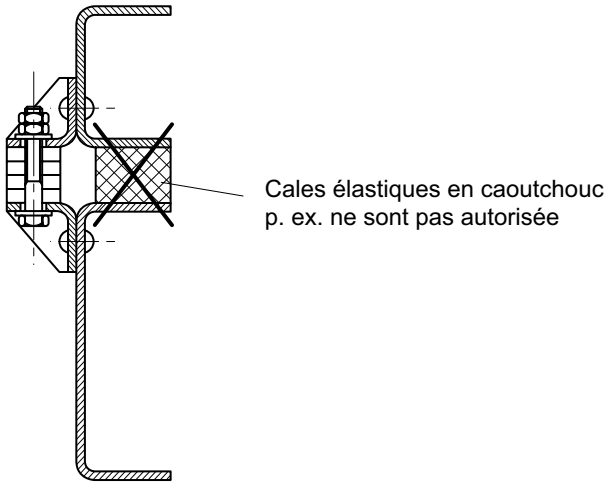


5.3.4 Fixation des faux châssis et des carrosseries

L'introduction dans le faux-châssis de la force issue de la carrosserie - en particulier la fixation de celle-ci par rapport à l'assemblage du cadre - ainsi que les liaisons correspondantes avec le cadre principal - relèvent de la responsabilité du carrossier. Le faux-châssis doit être relié au cadre du châssis par assemblage souple ou rigide. Selon la nature de la carrosserie, il faut combiner les deux types d'assemblage (on dit alors qu'elle est partiellement rigide et on indique la longueur et l'emplacement de l'assemblage à introduction de poussée rigide). Les équerres de fixation fournies par MAN sont exclusivement prévues pour le montage à introduction de poussée souple de plateaux de chargement et de carrosseries de fourgons. Elles peuvent certes également convenir pour d'autres éléments rapportés et carrosseries, toutefois il faut vérifier si la résistance est suffisante en cas d'installation d'appareils et de machines, d'engins de levage, de carrosseries pour citernes, etc. (voir figure 64).

Des exceptions justifiées sont possibles si le département SMTSE-ESC peut délivrer une autorisation écrite (voir l'adresse en haut sous « Editeur »).

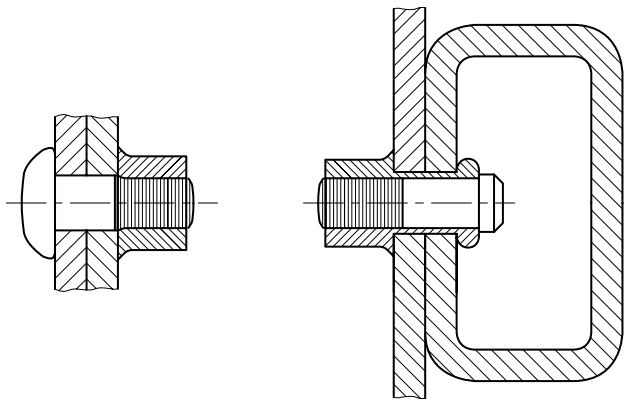
Figure 64: Cales élastiques ESC-026



5.3.5 Assemblages boulonnés et rivetés

Des assemblages boulonnés conformes au minimum à la classe de résistance 10.9 avec freinage mécanique sont autorisés, pour les assemblages boulonnés voir également le paragraphe 4.3 de ce fascicule. Il est également possible d'utiliser des rivets à haute résistance (p. ex. Huck®BOM ou des goujons de fermeture à bague) traités selon les directives du fabricant.
La configuration et la résistance doivent être au moins égales à celle de la liaison boulonnée.

Figure 65: Assemblage riveté en cas de profilés ouverts et fermés ESC-157

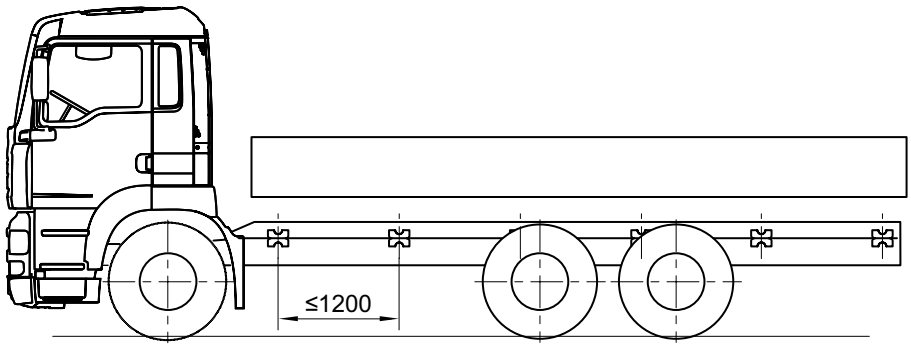


5.3.6 Assemblage à introduction de poussée souple

Les assemblages à introduction de poussée souple permettent l'adhérence et la friction. Un mouvement relatif entre le cadre et le faux-châssis est partiellement possible. Toutes les carrosseries ou les faux-châssis boulonnés sur le cadre du véhicule par des équerres sont des liaisons souples. Même si on utilise des tôles de poussée, ces éléments doivent d'abord être considérés comme étant un assemblage à introduction de poussée souple si elles ne remplissent pas les conditions d'un assemblage à introduction de poussée rigide (voir le paragraphe 5.3.7 plus bas). Les points de fixation prévus sur le châssis doivent être utilisés dans un premier temps lorsqu'il s'agit d'un assemblage à introduction de poussée souple.

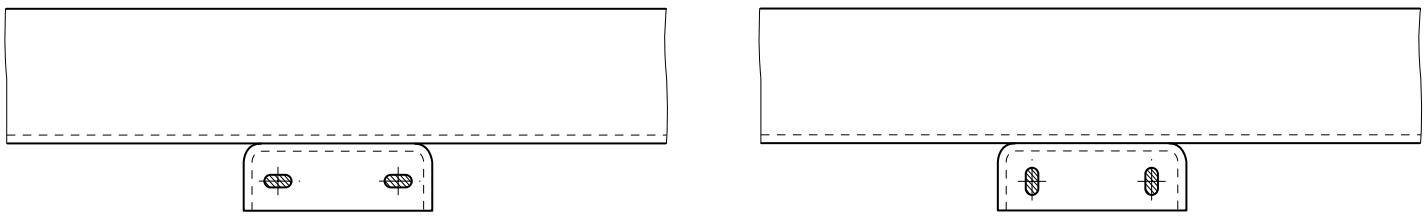
Des fixations supplémentaires doivent être prévues aux endroits appropriés si ces points ne suffisent pas ou ne peuvent pas servir du fait même de la construction. Si des perçages supplémentaires dans le cadre sont nécessaires, il faut tenir compte du chapitre 4.3. Il faut choisir le nombre de fixations de façon à ce que l'entraxe des points de fixation ne dépasse pas 1200 mm (voir la figure 66).

Figure 66: Distance entre les fixations du faux-châssis ESC-100



Même si des équerres de fixation sont livrées séparément par MAN ou se trouvent déjà sur le véhicule, le carrossier est néanmoins impérativement tenu de vérifier si le nombre et la disposition des perçages disponibles sur le cadre sont adéquats et suffisants pour sa carrosserie. Les équerres de fixation placées sur les véhicules MAN sont dotées de perçages oblongs dirigés dans le sens longitudinal du véhicule (voir figure 67). Ils compensent les tolérances et autorisent, lorsqu'il s'agit de liaisons souples, l'inévitable mouvement longitudinal induit entre le cadre et le faux-châssis ainsi qu'entre le cadre et la carrosserie.
Afin de compenser les cotes d'écartement en largeur, les équerres de fixation du faux-châssis peuvent également être pourvues de boutonnières qui doivent toutefois être placées transversalement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule.

Figure 67: Équerres de fixation avec boutonnières ESC-038

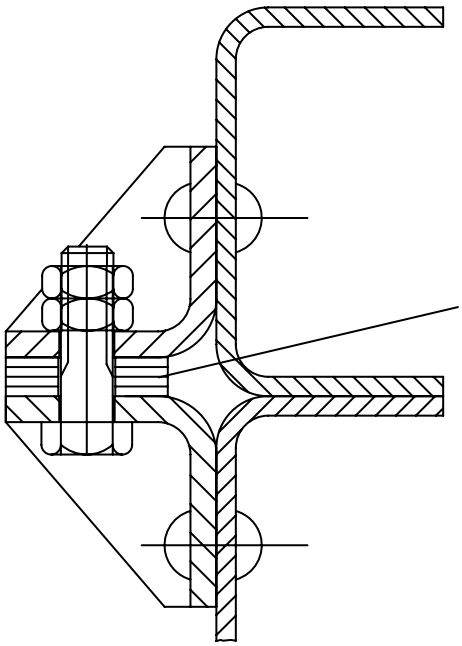


Équerres de fixation sur le cadre

Équerres de fixation sur le faux.châssis

La différence de distance (entrefer) entre les équerres de fixation du cadre et du faux-châssis doit être compensée en ajoutant des cales ayant l'épaisseur requise (voir figure 68). Les cales doivent être en acier, la qualité S235JR (= St37-2) est suffisante. Eviter plus de quatre cales à un même point de fixation.

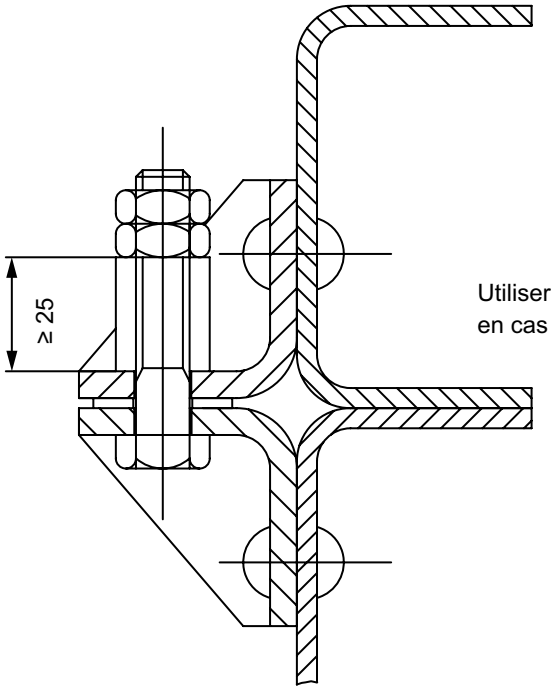
Figure 68: Cales entre les points de fixation ESC-628



Utiliser au maximum 4 cales pour compenser la différence de distance, un interstice de 1 mm maxi est autorisé

Avoir recours à des boulons d'une longueur comprise entre 100 et 120 mm environ s'ils risquent de se desserrer. Cela diminue le risque de desserrage du fait que la ductilité élastique de boulons suffisamment longs est plus élevée. Ajouter des cales en cas de boulons longs installés conjointement à des équerres de fixation ordinaires (voir figure 69).

Figure 69: Augmentation de l'extensibilité par des boulons longs et des douilles entretoises ESC-635



Utiliser des douilles entretoises en cas de boulons longs

Pour les autres possibilités de fixations souples (p. ex. fixation par bride) voir les figures 70 et 71.

Figure 70: Boulons longs et rondelles élastiques ESC-101

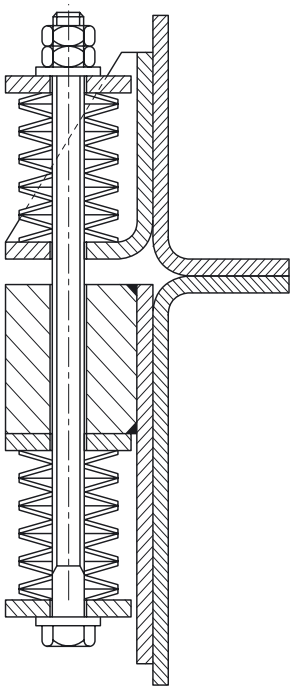
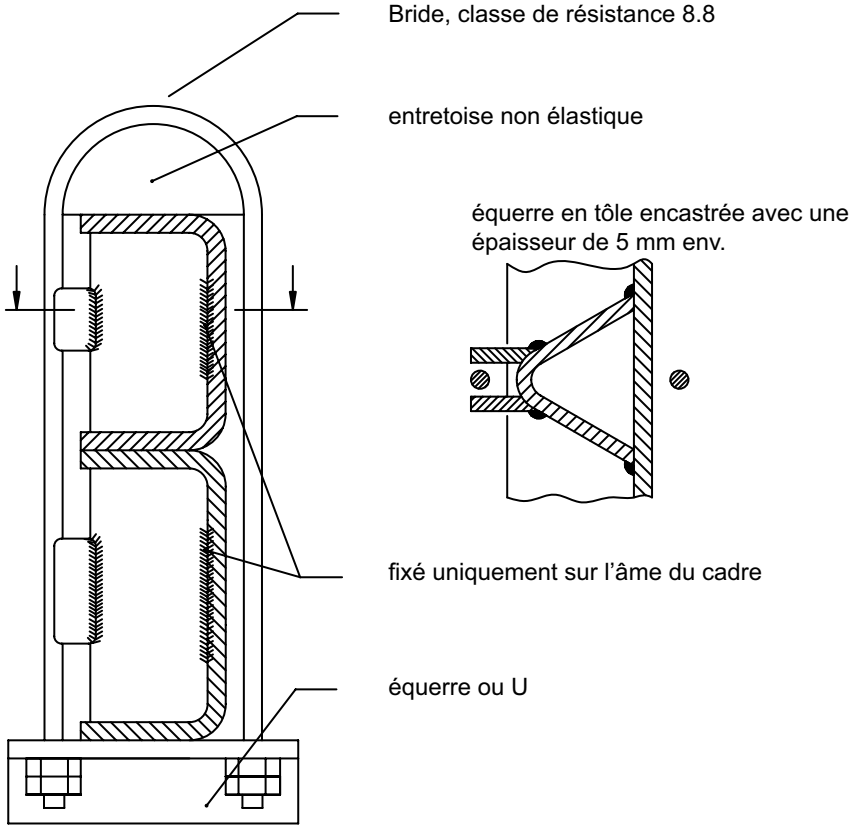


Figure 71: Fixations par bride ESC-123

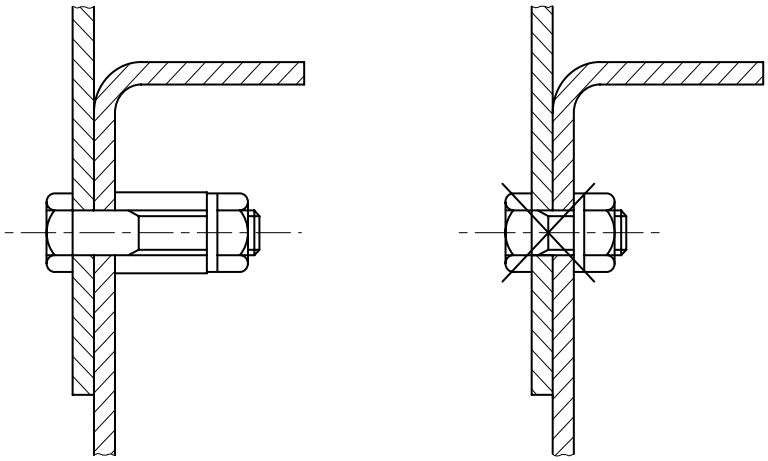

Bride, classe de résistance 8.8
entretoise non élastique
équerre en tôle encastrée avec une épaisseur de 5 mm env.
fixé uniquement sur l’âme du cadre
équerre ou U

5.3.7 Assemblage à introduction de poussée rigide

Le mouvement relatif entre le cadre et le faux-châssis n'est plus possible lorsqu'il s'agit de liaisons rigides.
Le faux-châssis suit donc tous les mouvements du cadre. Si cette liaison rigide est impeccable, les profilés du cadre et du faux-châssis au niveau de l'assemblage à introduction de poussée rigide sont considérés comme ne faisant qu'un lors du calcul. Les équerres de fixation livrées départ usine ne sont pas des liaisons rigides à la poussée tout comme d'autres liaisons agissant par adhésion ou friction. Seuls les éléments de liaison mécanique sont rigides.

On entend par élément mécanique de liaison des rivets ou des boulons, toutefois seulement à condition que le jeu des perçages soit de ≤ 0,2 mm. Pour les liaisons à introduction de poussée rigide, prévoir dans tous les cas des boulons tige pleine de qualité 10.9 au minimum. Les parois percées ne doivent pas entrer en contact avec les filetages des boulons, (voir figure 72).

Figure 72: Contact du filetage de boulon et de la paroi percée ESC-029



Des douilles entretoises comme celles de la figure 73 peuvent être employées en raison de la faible longueur de blocage requise.

Figure 73: Montage d’une tôle de poussée ESC-037, ESC-019

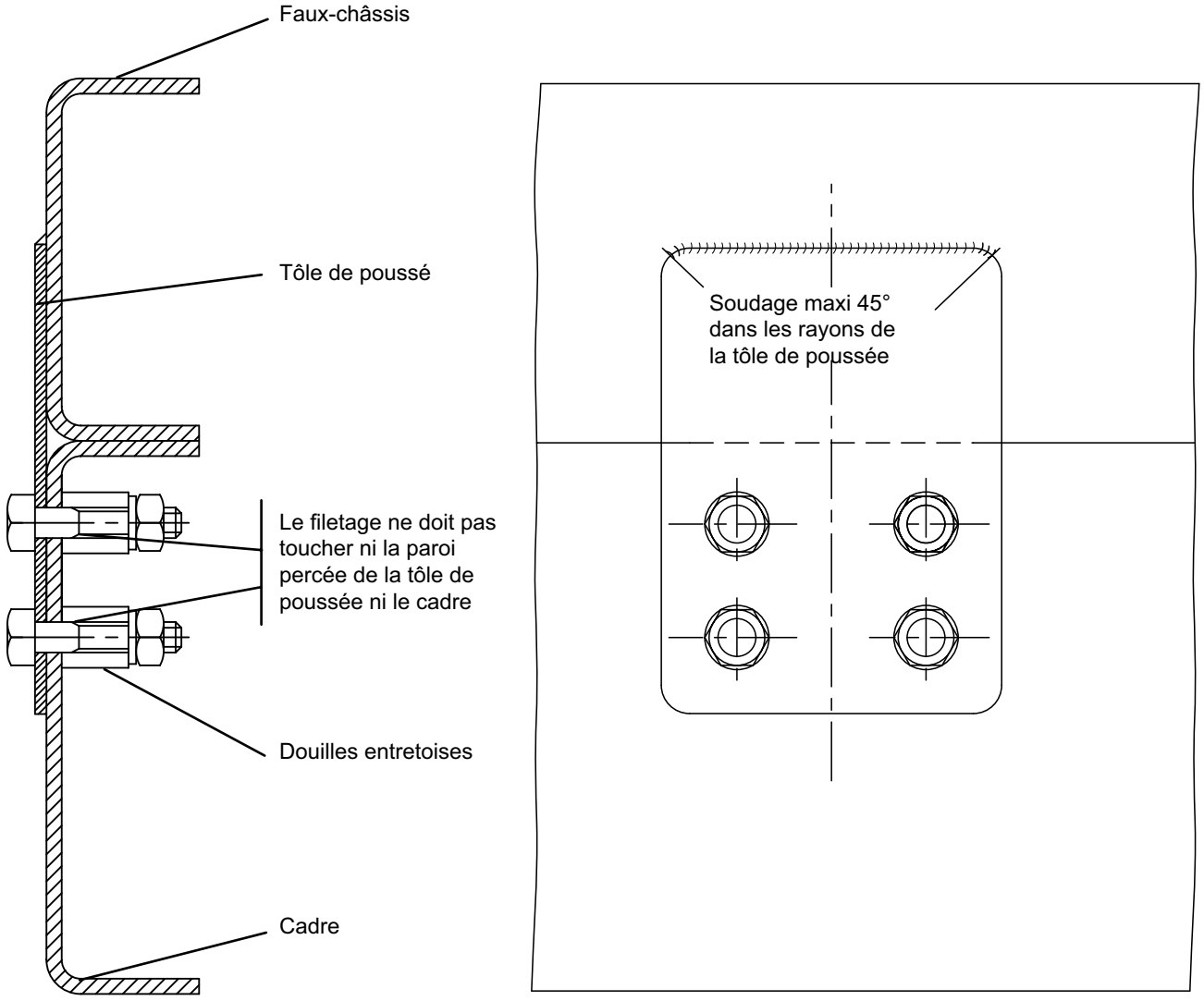
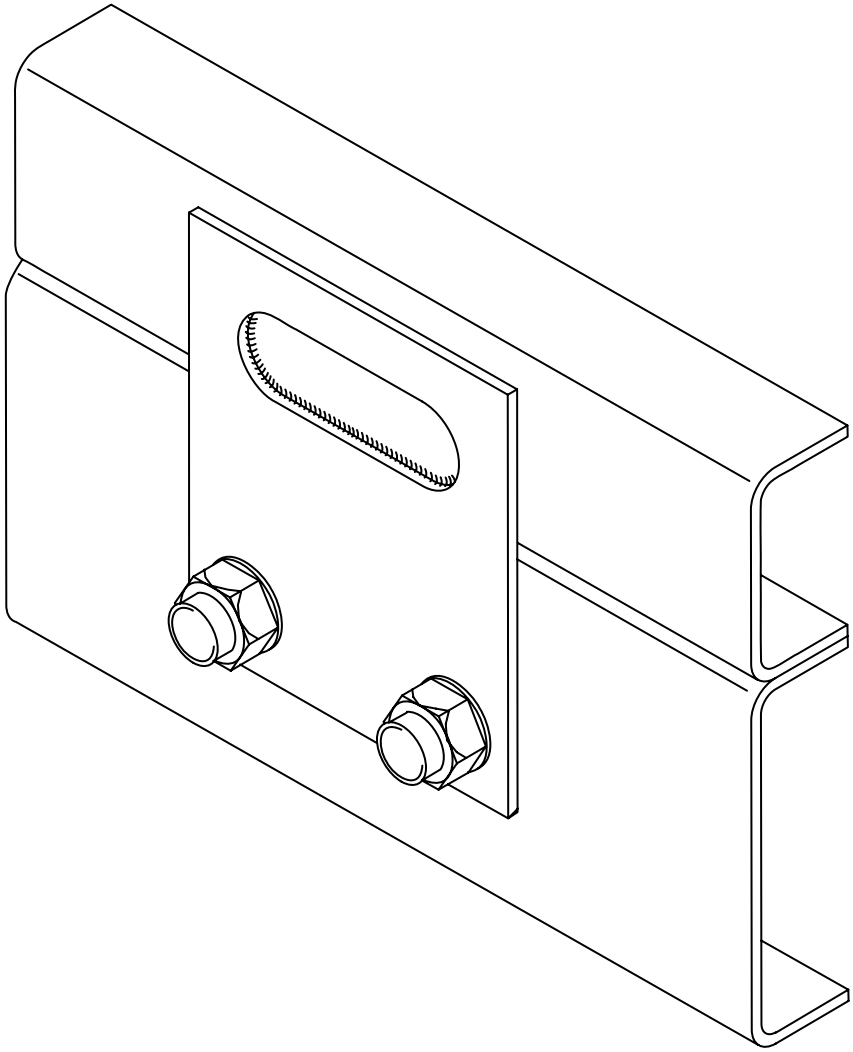

Faux-châssis
Tôle de poussé
Le filetage ne doit pas toucher ni la paroi percée de la tôle de poussée ni le cadre
Douilles entretoises
Cadre
Soudage maxi 45° dans les rayons de la tôle de poussée

Figure 74: Fixation du faux-châssis par soudage en bouchon ESC-025



D’un même côté du cadre, les tôles de poussée peuvent être d’une seule pièce mais différentes tôles de poussée sont préférables.
L’épaisseur des tôles de poussée doit être conforme à l’épaisseur de l’âme du cadre avec une tolérance de +1 mm.
N’installer les tôles de poussée que là où elles sont absolument indispensables afin de réduire le moins possible l’aptitude à la déformation du cadre. Le début, l’extrémité ainsi que la longueur requise pour un assemblage à introduction de poussée rigide doivent être déterminés par calcul. La fixation doit être prévue conformément aux calculs. Pour les autres points de fixation en dehors de la zone rigide définie, on peut choisir des fixations souples.

5.4 Carrosseries

5.4.1 Contrôle des carrosseries

Un contrôle de carrosserie est nécessaire avec l'autorisation écrite suivante de MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») si on s'écarte de cette directive de carrossage et que la différence est techniquement nécessaire ainsi que justifiée. Pour le calcul une documentation contrôlable et en deux exemplaires est nécessaire:

→ marquage des différences par rapport aux directives de carrossage dans tous les documents!

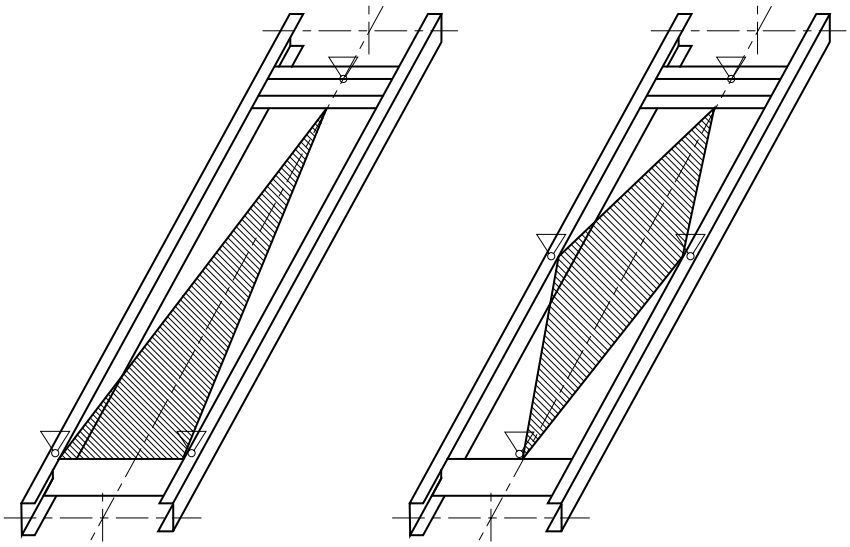
- les charges et leurs points d'attaque:
  - forces en provenance de la carrosserie
  - calcul de la charge sur les essieux
- Conditions d'utilisation spéciales
- Faux-châssis:
  - matériau et sections
  - cotes
  - type de profilé
  - disposition des traverses dans le faux-châssis
  - particularités de la configuration du faux-châssis
  - modifications des sections
  - renforts supplémentaires
  - coudages etc.
- Moyens d'assemblage:
  - positionnement (par rapport au châssis)
  - type
  - taille
  - nombre.

Les photos, les illustrations 3D, les représentations en perspective peuvent être utilisées à titre d'explication mais ne remplacent cependant pas les documents obligatoires mentionnés ci-dessus.

5.4.2 Plateaux-ridelles et fourgons

Un faux-châssis est généralement nécessaire pour répartir uniformément la charge.
Dès le dimensionnement de la carrosserie, il faut veiller au mouvement libre des roues également à l'état abaissé et en débattement maximal. Il faut tenir compte d'un espace requis supplémentaire pour les chaînes antidérapantes, l'inclinaison latérale du véhicule, le décalage de l'essieu. Les hayons rabattables ne doivent pas toucher la chaussée même à l'état abaissé et en débattement maximal.
La carrosserie doit reposer sur les longerons du cadre sans déformation.
Des carrosseries fermées comme p. ex. des fourgons sont relativement rigides à la torsion par rapport au cadre du châssis.
Afin que la déformation voulue du cadre (dans les virages p. ex.) ne soit pas entravée par la carrosserie, celle-ci doit comporter une fixation souple à son extrémité avant mais rigide à l'arrière. Ce principe doit être tout spécialement respecté si le véhicule est prévu pour être un engin tout-terrain. Nous recommandons alors une fixation de la carrosserie avec une suspension en trois points ou en losange (voir le principe de suspension figure 75).

Figure 75: Possibilité de suspension pour les carrosseries rigides à la déformation par rapport au châssis non rigide à la torsion avec suspension en trois points ou en losange ESC-158



5.4.3 Hayon élévateur

Conditions préalables

Avant la mise en place d'un hayon élévateur (également chargeur élévateur, plate-forme élévatrice, plate-forme de chargement), il appartient de vérifier la compatibilité avec le dimensionnement du véhicule, le châssis et la carrosserie.

Le montage d'un hayon élévateur influence:

- la répartition du poids
- la longueur de carrosserie et la longueur totale
- la flexion du cadre
- la flexion du faux-châssis
- le type de liaison cadre/faux-châssis
- le réseau électrique de bord (batterie, alternateur, câblage).

Le constructeur de carrosserie doit:

- établir un calcul de la charge par essieu
- respecter la charge minimum sur l'essieu avant prescrite (voir le chapitre «Généralités» paragraphe 3.2. «Charge mimimum sur l'essieu avant»).
- éviter une surcharge des essieux.
- réduire si nécessaire la longueur de carrosserie et le porte-à-faux arrière ou augmenter l'empattement.
- contrôler la stabilité.
- dimensionner le faux-châssis y compris la liaison avec le cadre (souple, rigide), voir le paragraphe «Dimensionner le faux-châssis» dans ce chapitre
- prévoir des batteries de capacité suffisante, ≥ 175 Ah ou mieux 225 Ah et un alternateur de puissance suffisante (au moins 28V 80A ou mieux 28V 110). Disponible en tant qu'équipement spécial départ usine.

- prévoir l'interface électrique pour le hayon élévateur (disponible comme équipement spécial départ usine, schémas de connexion / affectation des broches, voir le paragraphe Raccordement électrique) et procéder au raccordement à cette interface.
- respecter les directives, p. ex.:
  - Directive machines UE (version approfondie de la directive 89/392/CEE: 98/37/CE)
  - Règlement de préventions des accidents (UVV)
  - monter un dispositif anti-encastrement selon la directive CE 70/221/CEE /ECE-R 58
  - mettre en place des dispositifs d'éclairage homologués selon 76/756/CEE (en Allemagne des clignotants jaunes pour les plates-formes de chargement élévatrices et des bandes rouges-blanches d'avertissement rétroréflectrices sont prescrites selon §53b paragraphe 5 StVZO pour l'utilisation du hayon élévateur).

Dimensionner le faux-châssis

Les tableaux de faux-châssis sont valables dans les conditions suivantes:

- respect de la charge minimum sur essieu avant selon le chapitre «Généralités» paragraphe 3.2
- pas de surcharge au niveau de la construction, de l'essieu ou des essieux arrière
- les charges d'appui venant s'ajouter au hayon élévateur doivent être additionnées au véhicule tracteur lors du contrôle de la charge minimum sur l'essieu avant et de la charge max. sur essieu arrière.
- les véhicules avec essieu relevable doivent l'abaisser lors du fonctionnement du hayon élévateur.
- respect des limites de porte-à-faux en fonction du porte-à-faux de véhicule max.

Les valeurs figurant dans les tableaux sont des indices repères pour lesquels pour des raisons de stabilité/de flexion aucun appui n'est nécessaire. Ceux-ci sont nécessaires quand:

- Les valeurs de capacité de charge du hayon élévateur indiquées dans les tableaux sont dépassées
- la stabilité requiert l'acquisition d'appuis.

Si des appuis sont montés, bien que cela ne soit pas nécessaire, cela n'a aucune influence sur la taille du faux-châssis requis.
Le soulèvement du véhicule avec les appuis n'est pas autorisé car il pourrait entraîner un endommagement du châssis.

Les tableaux sont classés dans l'ordre croissant par classe de tonnage, description de variante, type de suspension et empattement, les descriptions de variantes (p. ex. TGA 18.xxx 4x2 BB, TGA 26.xxx 6x2-) devant être considérées comme aide d'orientation; les numéros de type à 3 chiffres, également appelés clés de type (voir l'explication chapitre «Généralités»), qu'on retrouve dans le numéro de véhicule de base aux positions 2 - 4 et dans le numéro d'identification du véhicule aux positions 4 - 6 sont obligatoires. Tous les autres documents techniques, p. ex. les schémas de châssis, les directives de carrosserie se réfèrent au numéro de type.
Pour le porte-à-faux on indique - toujours en référence au centre de roue du dernier essieu - aussi bien le porte-à-faux de cadre du châssis de série que le porte-à-faux total maximal du véhicule (y compris carrosserie et hayon élévateur, voir figure 76) qui ne doit pas être dépassé après le montage du hayon élévateur. Si le porte-à-faux maximal prescrit du véhicule ne suffit pas, on utilise les données de faux-châssis des lignes suivantes pour lesquelles la condition ≤ est satisfaite (excepté début de l'assemblage rigide qui se rapporte uniquement à l'empattement).
Les faux-châssis des tableaux sont des exemples, ainsi **U120/60/6** est un profilé en **U** ouvert vers l'intérieur de **120** mm de hauteur extérieure, de **60** mm de largeur en haut et en bas et d'une épaisseur de **6**mm sur toute la section.
D'autres profilés en acier sont admissibles s'ils présentent les mêmes valeurs en termes de couple surfacique d'inertie I_x, de couples de résistance W_{x1}, W_{x2} et de limité d'élasticité $\sigma_{0,2}$.

Tableau 19: Caractéristiques techniques des profilés de faux-châssis

Profilé	Hauteur	Largeur	Epaisseur	I_x	W_{x1}, W_{x2}	$\sigma_{0,2}$	σ_B	Masse
U100/50/5	100 mm	50 mm	5 mm	136 cm^4	27 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	7,2 kg/m
U100/60/6	100 mm	60 mm	6 mm	182 cm^4	36 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	9,4 kg/m
U120/60/6	120 mm	60 mm	6 mm	281 cm^4	47 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	10,4 kg/m
U140/60/6	140 mm	60 mm	6 mm	406 cm^4	58 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	11,3 kg/m
U160/60/6	160 mm	60 mm	6 mm	561 cm^4	70 m^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	12,3 kg/m
U160/70/7	160 mm	70 mm	7 mm	716 cm^4	90 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	15,3 kg/m
U180/70/7	180 mm	70 mm	7 mm	951 cm^4	106 cm^3	355 N/mm^2	520 N/mm^2	16,3 kg/m

S'il est suffisant, le montage avec assemblage souple du faux -châssis est indiqué avec la lettre **w**, en cas de montage en partie rigide (lettre **s**) le nombre de liaisons vissées, la longueur de soudure - par côté de cadre respectivement - et le début de l'assemblage rigide sont indiqués depuis le milieu du 1er essieu (voir figure 76). Pour les assemblages rigides ou en partie rigides, ce sont les conditions du chapitre 5.3.7 Carrosseries qui s'appliquent.

Figure 76: Montage d'un hayon élévateur: cotes de porte-à faux avec un assemblage en partie rigide ESC-633

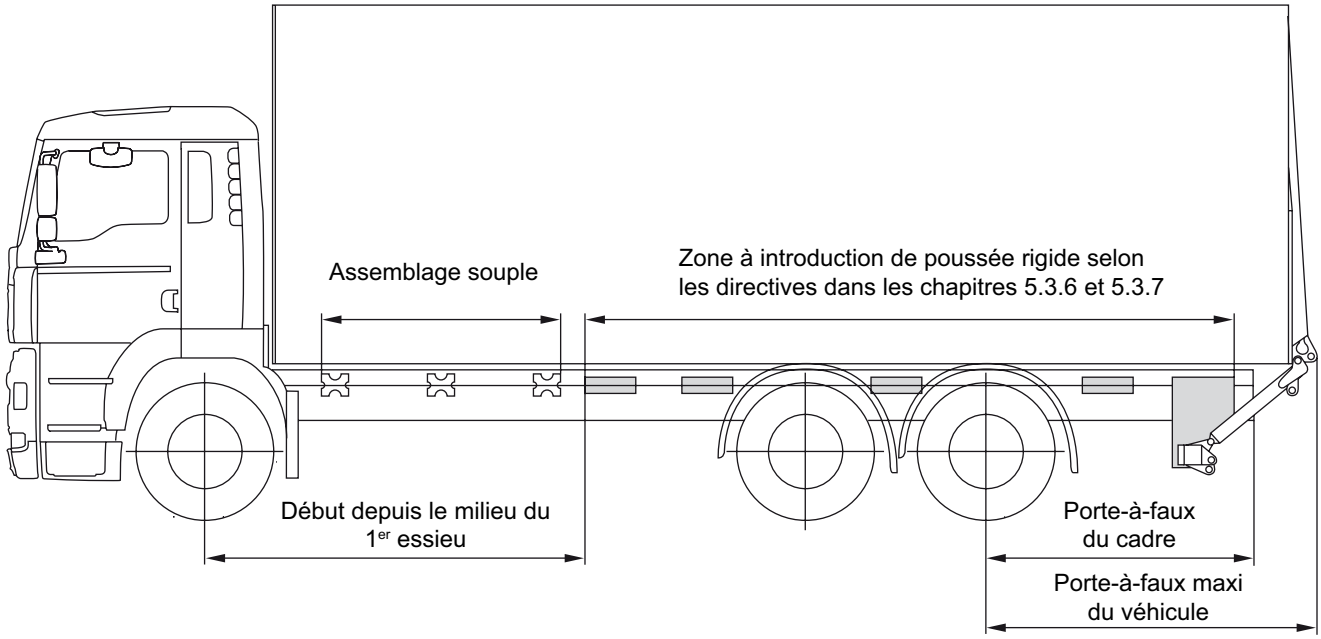

Assemblage souple
Zone à introduction de poussée rigide selon les directives dans les chapitres 5.3.6 et 5.3.7
Début depuis le milieu du 1er essieu
Porte-à-faux du cadre
Porte-à-faux maxi du véhicule

Tableau 20: Faux-châssis et type de montage

TGA 18.xxx Type de liaison : **w** = assemblage souple **s** = assemblage rigide

H02 H03 TGA 18.xxx 4x2 BB (lame-lame)								
Empatte-ment	Porte-à-faux cadre série	Porte-à-faux max véh.	Charge utile hayon élévateur	Faux-châssis min.	Type de liaison	par côté de cadre ≥		Début depuis milieu 1er essieu ≤
						Alésage boulon Ø16+0,2	Longueur soudure	
≤ 4.800		≤ 2.800	≤ 30,0	pas de faux-châssis requis				
5.100	2.900	≤ 3.000	≤ 20,0	pas de faux-châssis requis				
			30,0	U 160/60/6	w			
				U 100/50/5	s	16	750	2.950
5.500	3.200	≤ 3.300	≤ 15,0	pas de faux-châssis requis				
			20,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	12	600	3.200
			30,0	U 100/50/5	s	16	800	3.200
5.900	3.400	≤ 3.500	≤ 10,0	pas de faux-châssis requis				
			15,0	U 100/50/5	w			
			20,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	14	650	3.400
			30,0	U 100/50/5	s	18	850	3.400
6.300	3.700	≤ 3.750	≤ 10,0	pas de faux-châssis requis				
			15,0	U 160/70/7	w			
				U 100/50/5	s	12	550	3.650
			20,0	U 100/50/5	s	14	650	3.650
			30,0	U 120/60/6	s	20	800	3.650
6.700	3.400	≤ 4.000	≤ 7,5	U 100/50/5	s	10	450	3.850
			10,0	U 100/50/5	s	12	550	3.850
Attention : long. totale >12 mètres			15,0	U 100/50/5	s	14	650	3.850
			20,0	U 100/50/5	s	16	750	3.850
			30,0	U 140/60/6	s	24	950	3.850
H01, H08, H12, H13 tracteurs de semi-remorque - transformation en camion avec hayon élévateur non autorisée								

Cotes en mm, charges en kN

TGA 18.xxx

Type de liaison : **w** = assemblage souple **s** = assemblage rigide

H05 H06 H09 H10 H14 H15			**TGA 18.xxx 4x2 BL / LL / LL-U (lame - air / air-air / air-air avec construction surbaissée)**					
Empatte-ment	Porte-à-faux cadre série	Porte-à-faux max véh.	Charge utile hayon élévateur	Faux-châssis min.	Type de liaison	par côté de cadre ≥		Début depuis milieu 1er essieu ≤
						Alésage boulon Ø16+0,2	Longueur soudure	
≤ 4.200		≤ 2.350	≤ 30,0	pas de faux-châssis requis				
4.500	2.350	≤ 2.600	≤ 20,0	pas de faux-châssis requis				
			30,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	16	700	2.600
4.800	2.500	≤ 2.800	≤ 20,0	pas de faux-châssis requis				
			30,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	16	750	2.750
5.100	2.900	≤ 3.000	≤ 15,0	pas de faux-châssis requis				
			20,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	12	550	2.950
			30,0	U 100/50/5	s	16	750	2.950
5.300	2.900	≤ 3.000	≤ 10,0	pas de faux-châssis requis				
H14 H15			15,0	U 100/50/5	w			
			20,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	14	550	3.050
			30,0	U 100/50/5	s	18	800	3.050
5.500	3.200	≤ 3.200	≤ 10,0	pas de faux-châssis requis				
			15,0	U 160/60/6	w			
				U 100/50/5	s	12	600	3.200
			20,0	U 100/50/5	s	14	700	3.200
			30,0	U 120/60/6	s	20	800	3.200
5.900	3.400	≤ 3.500	≤ 7,5	pas de faux-châssis requis				
			10,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	10	450	3.400
			15,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	12	550	3.400
			20,0	U 100/50/5	s	14	650	3.400
			30,0	U 120/60/6	s	20	750	3.400
6.300	3.700	≤ 3.750	≤ 7,5	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	10	400	3.650
			10,0	U 160/70/7	w			
				U 100/50/5	s	10	450	3.650
			15,0	U 100/50/5	s	12	550	3.650
			20,0	U 100/50/5	s	14	650	3.650
			30,0	U 140/60/6	s	20	800	3.650
6.700	3.400	≤ 4.000	≤ 10,0	U 100/50/5	s	12	550	3.850
			15,0	U 120/60/6	s	16	600	3.850
Attention : long. totale > 12 mètres			20,0	U 120/60/6	s	18	700	3.850
			30,0	U 160/70/7	s	24	800	3.850

TGA 24.xxx 6x2

Type de liaison : **w** = assemblage souple **s** = assemblage rigide

H44 H45	**TGA 24.xxx 6x2-2 / 6x2-4 LL-U (air-air avec construction surbaissée)**							
Empatte-ment	Porte-à-faux cadre série	Porte-à-faux max véh.	Charge utile hayon élévateur	Faux-châssis min.	Type de liaison	par côté de cadre ≥		Début depuis milieu 1er essieu ≤
						Alésage boulon Ø16+0,2	Longueur soudure	
4.500	2.050	≤ 2.450	≤ 7,5	pas de faux-châssis requis				
+ 1.350			10,0	U 140/60/6	w			
				U 100/50/5	s	10	600	3.400
			15,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	12	700	3.400
			20,0	U 100/50/5	s	14	800	3.400
			30,0	U 120/60/5	s	20	900	3.400
4.800	2.150	≤ 2.650	≤ 7,5	U 160/60/6	w			
+ 1.350				U 100/50/5	s	10	550	3.550
			10,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	12	600	3.550
			15,0	U 100/50/5	s	14	750	3.550
			20,0	U 100/50/5	s	16	850	3.550
			30,0	U 140/60/6	s	22	1.000	3.550

Cotes en mm, charges en kN

TGA 26.xxx 6x2

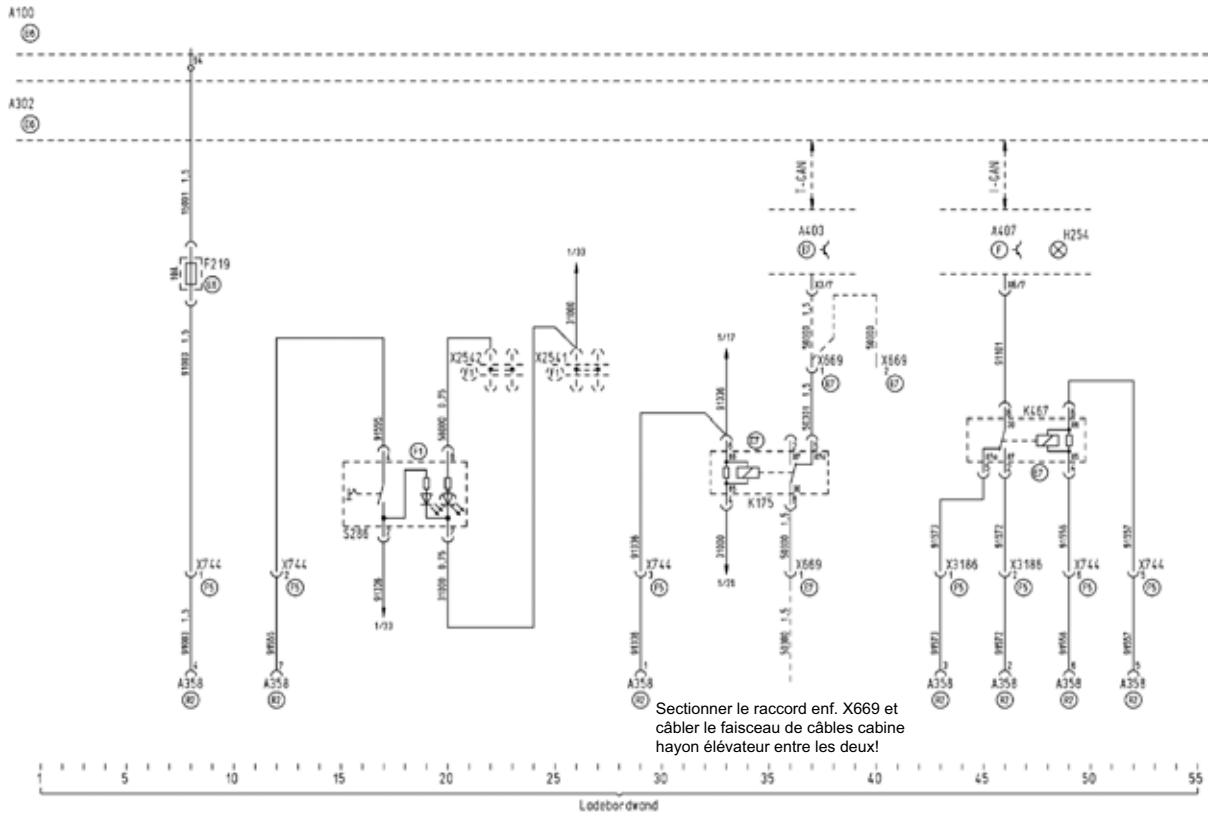
Type de liaison : **w** = assemblage souple **s** = assemblage rigide

H16 H17 H18 H19 H20 H21 TGA 26.xxx 6x2-2, 6x2-4 BL / LL (lame - air/ air-air)								
Empatte-ment	Porte-à-faux cadre série	Porte-à-faux max véh.	Charge utile hayon élévateur	Faux-châssis min.	Type de liaison	par côté de cadre ≥		Début depuis milieu 1er essieu ≤
						Alésage boulon Ø16+0,2	Longueur soudure	
3.900	1.950	≤ 1.950	≤ 20,0	pas de faux-châssis requis				
+ 1.350			30,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	14	750	3.050
4.200	2.150	≤ 2.200	≤ 20,0	pas de faux-châssis requis				
+ 1.350			30,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	14	800	3.200
4.500	2.400	≤ 2.450	≤ 10,0	pas de faux-châssis requis				
+ 1.350			15,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	12	600	3.400
			20,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	14	700	3.400
			30,0	U 100/50/5	s	16	850	3.400
4.800	2.600	≤ 2.650	≤ 7,5	pas de faux-châssis requis				
+ 1.350			10,0	U 120/60/6	w			
				U 100/50/5	s	10	550	3.550
			15,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	12	650	3.550
			20,0	U 100/50/5	s	14	700	3.550
			30,0	U 120/60/6	s	18	850	3.550
5.100	2.800	≤ 2.900	≤ 7,5	U 160/60/6	w			
+ 1.350				U 100/50/5	s	10	500	3.700
			10,0	U 180/70/7	w			
				U 100/50/5	s	10	550	3.700
			15,0	U 100/50/5	s	12	650	3.700
			20,0	U 100/50/5	s	14	750	3.700
			30,0	U 120/60/6	s	20	850	3.700
5.500	3.100	≤ 3.200	≤ 7,5	U 100/50/5	s	10	550	3.950
+ 1.350			10,0	U 100/50/5	s	12	650	3.950
			15,0	U 100/50/5	s	14	700	3.950
			20,0	U 120/60/6	s	16	750	3.950
			30,0	U 160/60/6	s	22	950	3.950
5.900	2.900	≤ 3.500	≤ 7,5	U 100/50/5	s	12	650	4.200
+ 1.350			10,0	U 120/60/6	s	14	650	4.200
Attention : long. totale > 12 mètres			15,0	U 140/60/6	s	18	750	4.200
			20,0	U 160/60/6	s	20	850	4.200
			30,0	U 180/70/7	s	26	950	4.200

Cotes en mm, charges en kN

Raccordement électrique
Les hayons élévateurs électrohydrauliques requièrent un dimensionnement soigneux de l'alimentation électrique. L'application des instructions figurant dans le chapitre « Système électrique, système électronique, câbles » des directives de carrossage est supposée. L'interface électrique pour le hayon élévateur doit de préférence être prévue départ usine (englobe les commutateurs, le témoin de contrôle, le blocage de démarrage et l'alimentation électrique du hayon élévateur). Un post-équipement est laborieux et exige une intervention dans le réseau de bord du véhicule, qui doit uniquement être effectuée par des collaborateurs des points de service MAN, formés à cet effet. Le dispositif de sécurité de transport monté en usine doit être retiré. Le constructeur de carrosserie doit contrôler le câblage du hayon élévateur afin de vérifier sa compatibilité pour les véhicules MAN. L'activation de l'interface A358 ne doit s'effectuer en fonctionnement normal qu'avec des signaux continus de 24 V et non avec des impulsions de clignotement. En cas de dérangement, le relais K467 peut recevoir temporairement un signal cadencé. Pour le raccordement à l'interface Electrique pour le hayon élévateur, voir le schéma de connexions supplémentaire suivant.

Figure 77: Schéma de connexions supplémentaire du hayon élévateur pour TG MAN-N° 81.99192.1920



Legende

A100 255 Tableau électrique central
A302 352 Ordinateur centra de bor 2
A358 Calc. électr. hayon élevateur
A403 339 Calculateur de guidage du véhicule
A407 342 Instrumentation

F219 118 Fusible hayon élévatuer (cl. 15)

H254 Témoin lumineux hayon élévateur

K175 281 Relais blocage de démarrage
K467 281 Relais hayon élévateur

S286 547 Commutateur hayon élévateur

X669 Raccord enf. blocage de démarrage
X744 Raccord enf. hayon élévateur
X2541 246 Répartiteur de potentiel 21 pôles câble 31000
X2542 246 Répartiteur de potentiel 21 pôles câble 58000
X3186 Raccord enf. hayon élévateur

Les câbles 91003, 91336, 91555, 91556, 91557, 91572, 91573 conduisent au boîtier femelle à 7 pôles au bout du cadre (enroulés)

5.4.4 Conteneurs amovibles

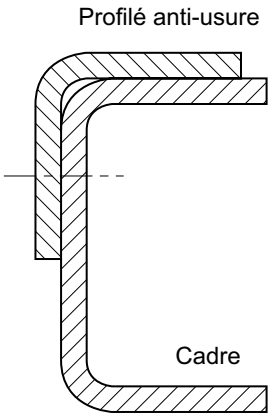
Cadre-support de carrosserie amovible MAN: la gamme TGA comprend des véhicules à suspension pneumatique intégrale qui peuvent être fournis départ usine avec un cadre-support pour conteneurs amovibles. Les cotes de raccordement et les dispositifs de centrage répondent aux exigences de la norme DIN EN 284. Les dessins CAO des cadres-supports pour carrosseries amovibles ont un propre module qui peut être appelé dans MANTED®.

Les conteneurs et carrosseries amovibles qui sont conformes aux exigences de la norme EN 284 peuvent être montés sur les véhicules mentionnés ci-dessus. L'emploi sans restriction des supports montés de série n'est
toutefois pas possible si d'autres carrosseries sont utilisées. Des points d'appui décalés ou d'autres dimensions ne sont admissibles que si MAN, service ESC (voir l'adresse en haut sous «Editeur»)les a autorisés. Ne pas retirer les appuis centraux qui doivent impérativement être utilisés ! La structure doit reposer sur toute sa longueur. Prévoir un faux-châssis suffisamment dimensionné si cela n'est pas possible pour des raisons de conception. Les supports pour conteneurs amovibles ne sont pas adéquats pour reprendre les forces engendrées par des machines et des charges ponctuelles. Il faut donc avoir recours à d'autres fixations et supports p. ex. pour carrosseries des malaxeurs à béton, bennes, faux-châssis pour sellettes avec dispositif d'attelage, etc.
Le carrossier doit prouver que ses équipements conviennent.

Autres dispositifs amovibles: Les conteneurs amovibles doivent reposer sur toute la longueur du dessus de cadre.
Il est possible de renoncer à un faux-châssis si les exigences précisées au paragraphe 5.4.5 «Carrosseries autoportantes sans faux-châssis» sont respectées.

Les longerons du cadre doivent cependant être protégés de l'usure (p. ex. avec un profilé anti-usure selon la figure 78).
Il est permis d'utiliser des matériaux caractérisés par une limite d'élasticité $\sigma_{0,2} \leq 350$ N/mm² pour le profilé anti-usure mais pas pour le faux-châssis. Le profilé anti-usure ne peut assurer la fonction d'un faux-châssis que si son aptitude est démontrée par un calcul.

Figure 78: Profilé anti-usure pour conteneur amovible ESC-121



5.4.5 Carrosseries autoportantes sans faux-châssis

Un faux-châssis n'est pas nécessaire s'il y a:

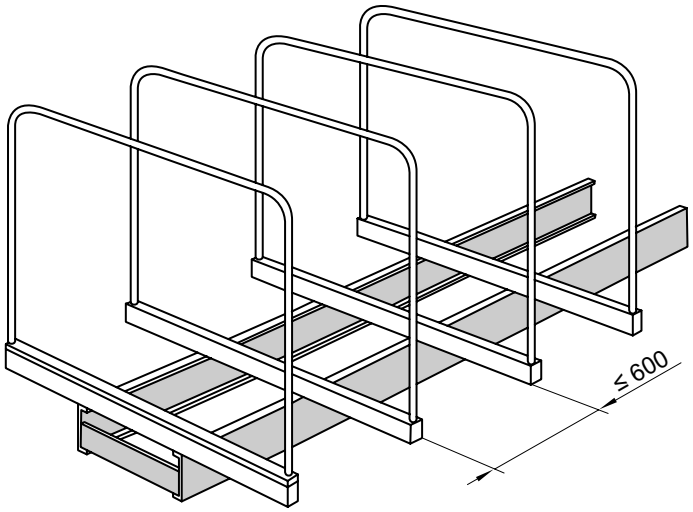
- un couple de résistance suffisant (influence la contrainte de flexion)
- un couple surfacique d'inertie suffisant (influence la flexion)

contre les applications de force en provenance de la carrosserie

- et une carrosserie autoporteuse

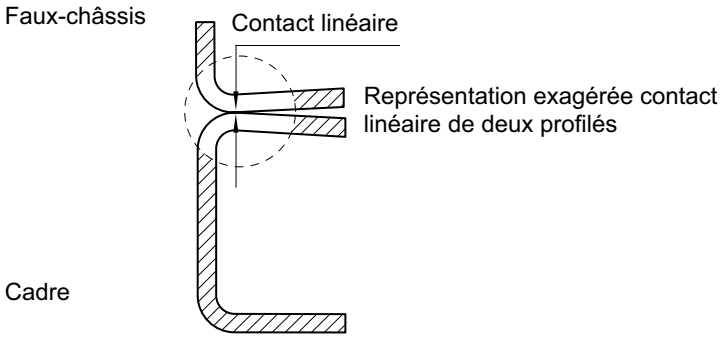
Il est possible de renoncer à un faux-châssis à condition que les distances entre les traverses de la carrosserie ne dépassent pas 600 mm (voir figure 79). La cote de 600 mm peut être dépassée au niveau des essieux AR.

Figure 79: Distance entre les traverses en cas de suppression du faux-châssis ESC-001



Les surfaces d'appui côté cadre doivent avoir les longueurs minimales calculées sur la base de la «pression superficielle selon Hertz». Il faut alors partir du «contact entre les lignes de deux cylindres» non pas du «contact entre les lignes d'un cylindre sur un plan». La figure 80 représente une déformation intentionnellement exagérée de deux profilés U superposés. Un exemple de calcul se trouve dans le chapitre 9 «Calculs».

Figure 80: Déformation de deux profilés en U ESC-120



Des problèmes provoqués par des vibrations ne peuvent être exclus dans le cas de carrosseries sans faux-châssis.
MAN ne fait pas de déclaration en ce qui concerne les vibrations des véhicules dotés de carrosseries sans faux-châssis étant donné que la caractéristique vibratoire dépend de la carrosserie et de sa liaison avec le véhicule.
Si des vibrations inacceptables se produisent, il faut en supprimer la cause, le montage ultérieur d'un faux-châssis pouvant toutefois s'avérer indispensable. En cas de construction sans faux-châssis, l'accès aux tubulures de remplissage de carburant et autres fluides doit être garanti tout comme l'accès aux autres pièces rapportées du cadre (p. ex. treuil de roue de secours, caisson de batterie).
Rien ne doit entraver le mouvement des pièces mobiles par rapport à la carrosserie.

5.4.6 Carrosserie à sellette

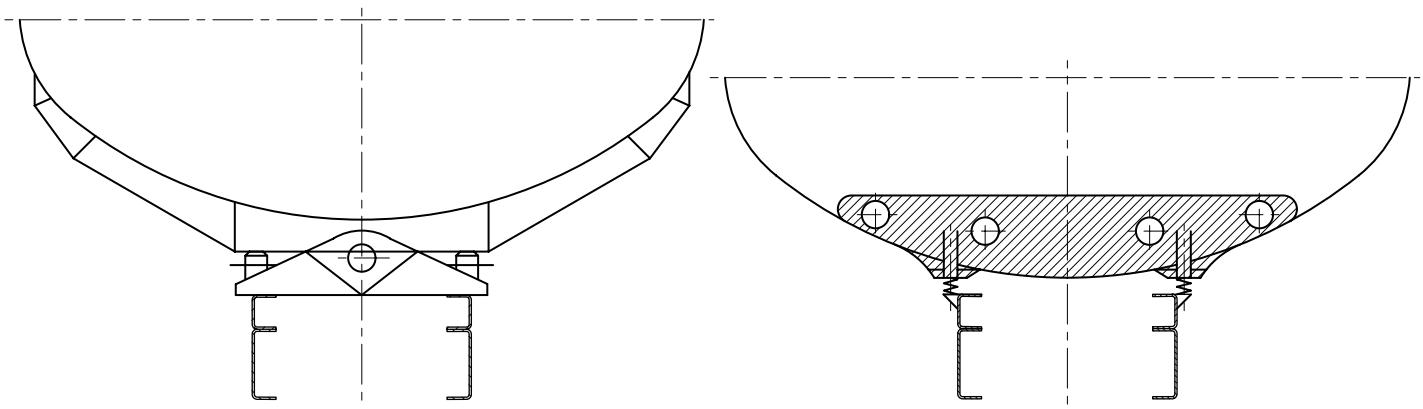
La carrosserie à sellette comparable à une sellette d'attelage a toujours besoin d'un faux-châssis.
Un positionnement du point de rotation pour la carrosserie à sellette derrière le centre théorique du/des essieux AR doit être vérifié quant à la répartition de la charge sur les essieux et au comportement dynamique.
Dans ce cas l'autorisation du département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») est nécessaire.

5.4.7 Carrosserie des types citerne et réservoir

Selon le produit transporté, les véhicules doivent être équipés par les instances compétentes conformément aux règlements, directives et prescriptions du pays concerné. En Allemagne les délégués aux marchandises dangereuses (selon GGVS) des centres de contrôle (DEKRA, TÜV) donnent des renseignements sur le transport de ces marchandises. En règle générale, les carrosseries des types citerne et réservoir ont besoin d'un faux-châssis selon le chapitre 5.3 Faux-châssis. Les conditions pour les dérogations autorisées en cas de carrosseries des types citerne et réservoir sont décrites ci-dessous. La liaison entre la carrosserie et le châssis doit avoir une configuration telle, à l'avant, que l'aptitude à la déformation du cadre ne soit pas entravée. Ceci peut être obtenu au moyen d'une suspension avant aussi peu rigide que possible, p. ex.

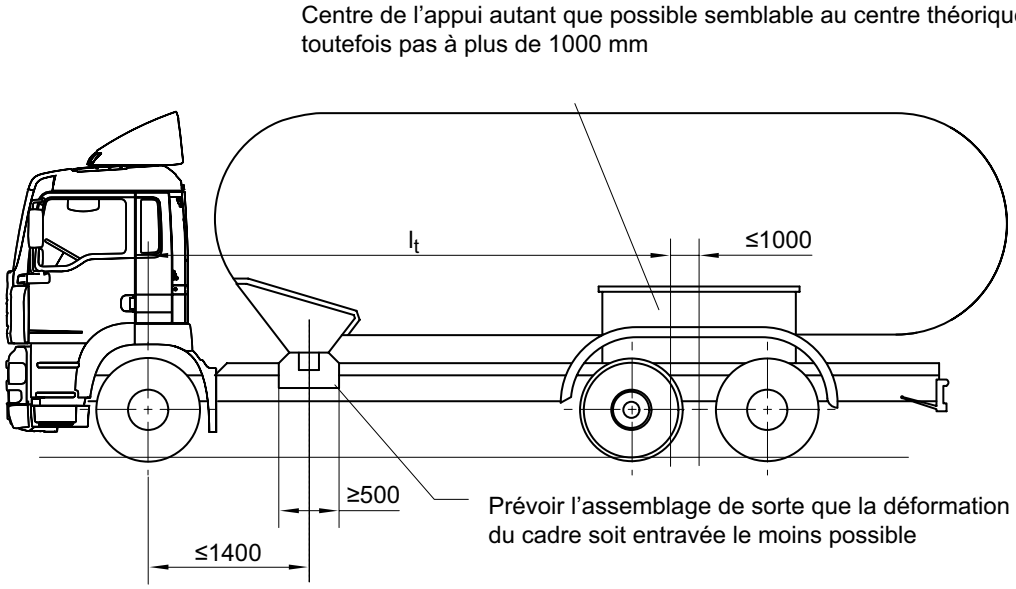
- une suspension pendulaire (figure 81)
- une suspension élastique (figure 82

Figure 81: Palier avant comme suspension pendulaire ESC-103 **Figure 82:** Palier avant comme suspension élastique ESC-104



Le point avant de la suspension doit être situé le plus près du centre de l'essieu AV (voir figure 83).
Prévoir pour la carrosserie un appui arrière rigide dans le sens transversal au niveau du centre théorique des essieux AR.
Veiller aussi à ce que la liaison avec le cadre ait une surface suffisamment dimensionnée. La distance entre le milieu théorique des essieux AR et le milieu de l'appui doit être de ≤ 1000 mm (voir figure 83). Pour le centre théorique des essieux, se reporter au paragraphe 3.5.

Figure 83: Disposition pour la suspension de la citerne et du réservoir ESC-004


Centre de l’appui autant que possible semblable au centre théorique des essieux AR, toutefois pas à plus de 1000 mm
l_t
≤1000
≥500
≤1400
Prévoir l’assemblage de sorte que la déformation du cadre soit entravée le moins possible

Après le montage de la carrosserie, contrôler impérativement si des vibrations ou d’autres phénomènes négatifs se manifestent en roulant. Les vibrations peuvent être influencées grâce à une conception adéquate du faux-châssis ou une disposition correcte de la suspension de la citerne.

Des carrosseries sans faux-châssis pour citernes et réservoirs sont autorisées lorsqu‘il y a deux et trois paliers de citerne de chaque côté du cadre si les conditions suivantes sont respectées.

Tous les supports doivent être disposés aux distances prescrites; si elles sont dépassées, une flexion importante non admissible du cadre peut se produire.

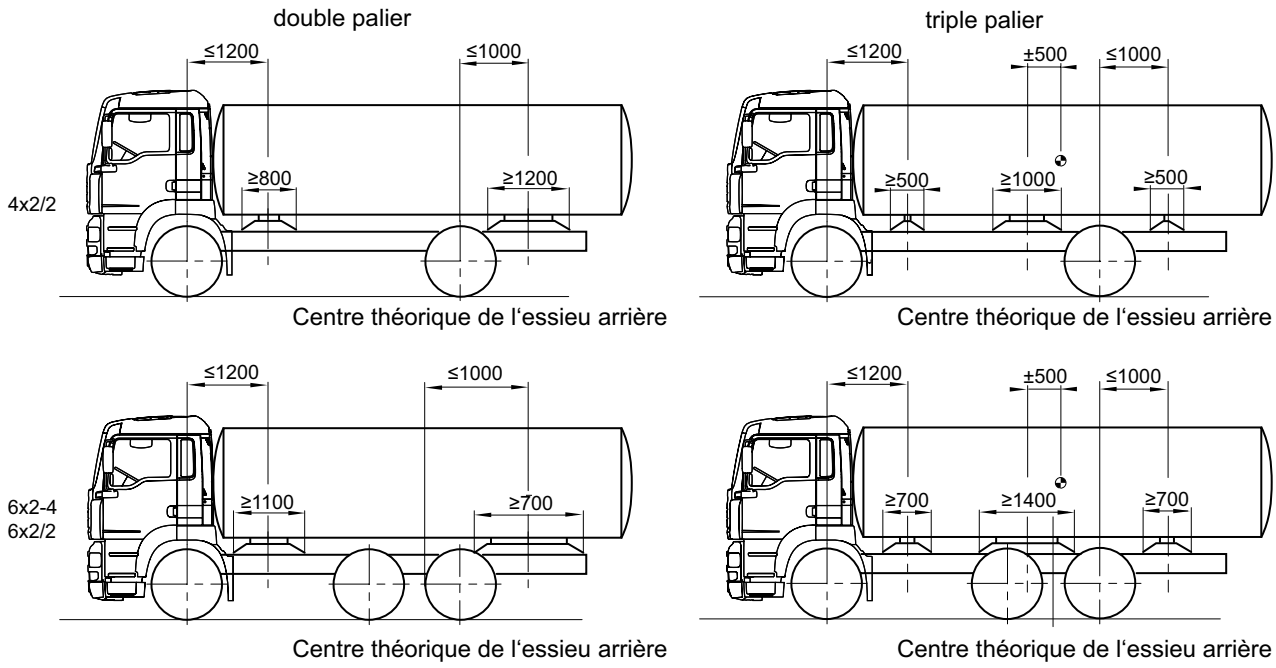
Le domaine d’utilisation des véhicules est uniquement limité aux routes consolidées.

Après le montage de la carrosserie, contrôler impérativement si des vibrations ou d’autres phénomènes négatifs se manifestent en roulant.

Tableau 21: Cadres sans faux-châssis pour les carrosseries à citerne à suspension double et triple

Type	Formule des roues	Suspension	Empattement
H05	4x2 4x4H	lame-air	3.600-4.500
H06			
H07			
H22			
H09		Pneumatique intégrale	
H10			
H16	6x2-2 6x2-4 6x4H-2 6x4H-4 6x2-4	lame-air	3.900-4.500 + 1.350
H17			
H18			
H35			
H27			
H71			
H74			
H86			
H89			
H19		Pneumatique intégrale	
H20			
H21			
H31			
H85			
H87			
H23	6x2/2 6x2/4 6x4H/2 6x4H/4	lame-air	2.600-4.150 + 1.350
H24			
H32			
H42			

Figure 84: Critères exigés des paliers de citerne en cas de construction sans faux-châssis ESC-311



5.4.8 Benne basculante

Les carrosseries de bennes basculantes exigent des châssis spécialement conçus pour leur utilisation.
La gamme MAN comprend de tels châssis qui peuvent être sélectionnés dans MANTED® via une demande de carrosserie.
Des mesures complémentaires ne sont pas nécessaires pour les châssis de bennes départ usine tant que les points suivants ont été respectés:

- poids total autorisé
- charges autorisées sur les essieux
- longueur de série de la benne basculante
- porte-à-faux de série du cadre
- porte-à-faux de série du véhicule
- angle maxi de basculement 50° en arrière ou latéralement.

Toutes les carrosseries des bennes ont besoin d’un faux-châssis d’un seul tenant en acier (limite d’élasticité et matériaux possibles selon le chapitre 5.3.2 de ce fascicule). En cas de véhicules avec suspension pneumatique, il faut veiller pour améliorer la stabilité à ce que la suspension soit abaissée lors du processus de basculement.
Il est possible de commander départ usine un dispositif d’abaissement automatique du cadre du véhicule qui intervient dès l’enclenchement de la prise de mouvement asservie à la boîte de vitesses. S’il n’y a pas de dispositif automatique d’abaissement, l’utilisateur / le chauffeur doit être instruit sur l’abaissement manuel de la suspension pneumatique. La liaison entre le cadre principal et le faux-châssis relève de la responsabilité du carrossier. Les vérins et les paliers de la benne doivent être intégrés au faux-châssis étant donné que le cadre du véhicule n’est pas prévu pour reprendre des charges ponctuelles.

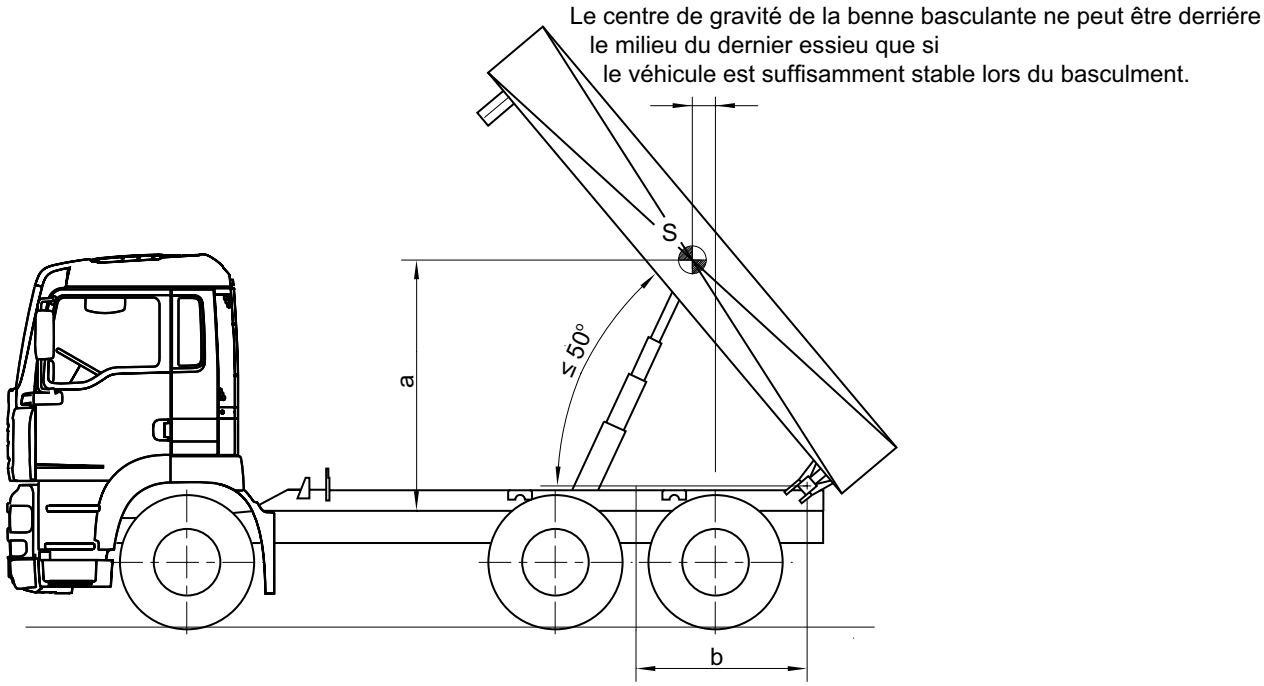
Les données de base suivantes doivent être observées:

- angle de basculement vers l'arrière et latéralement ≤ 50°
- le centre de gravité de la benne basculante avec la charge utile ne peut être derrière le centre du dernier essieu en cas de basculement en arrière que si la stabilité du véhicule est garantie
- positionner les paliers AR de basculement le plus près possible du centre théorique du/des essieux AR.
- la hauteur du centre de gravité de la benne basculante avec la charge utile (niveau à bulle d'air) ne doit pas dépasser la cote «a» lors du basculement (voir tableau 22 et figure 85)
- les paliers AR de basculement ne doivent pas dépasser la cote d'écartement «b» (voir tableau 22 et figure 85) entre le centre des paliers de basculement et le centre théorique du / des essieux AR (centre théorique du/des essieux AR voir le paragraphe 3.5).

Tableau 22: Benne: cotes maximales de la hauteur de centre de gravité et de la distance des paliers de basculement

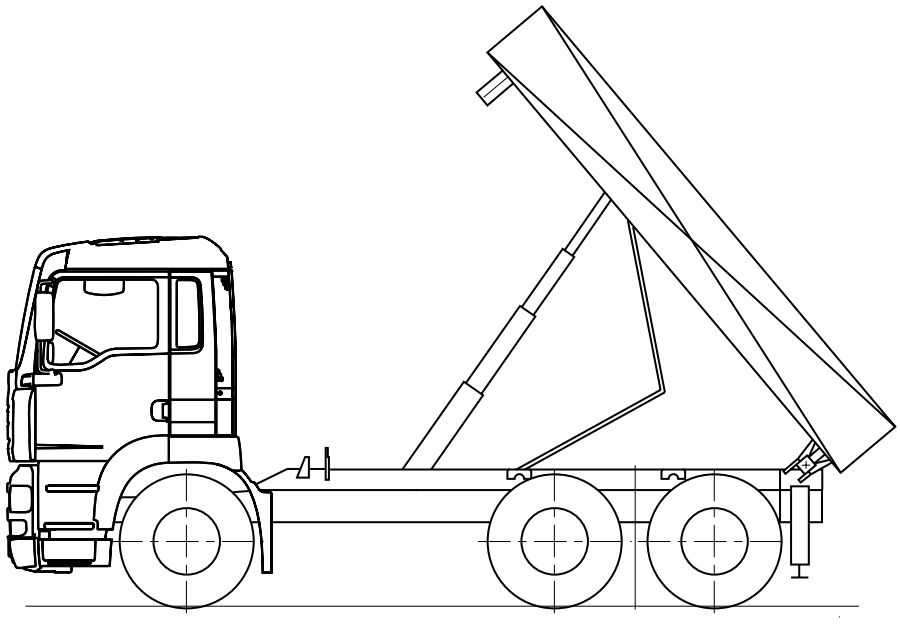
Châssis	Cote „a" [mm]	Cote „b" [mm]
Véhicule à deux essieux 4x2 et 4x4	≤ 1.800	≤ 1.100
Véhicule à trois essieux 6x2, 6x4 et 6x6	≤ 2.000	≤ 1.250
Véhicule à quatre essieux 8x2, 8x4, 8x6 et 8x8	≤ 2.000	≤ 1.250

Figure 85: Benne: cotes maximales de la hauteur de centre de gravité et de la distance des paliers de basculement ESC-105


Le centre de gravité de la benne basculante ne peut être derriére
le milieu du dernier essieu que si
le véhicule est suffisamment stable lors du basculment.
S
≤ 50°
a
b

Pour des raisons de sécurité, de conditions d'utilisation ou en cas de dépassement des valeurs indiquées ci-dessus, des mesures supplémentaires peuvent être nécessaires, p. ex. l'utilisation de béquilles hydrauliques pour améliorer la stabilité ou le déplacement de certains organes.
Il est toutefois supposé que le carrossier reconnaît de lui-même la nécessité de telles mesures et les prenne lui-même étant donné qu'elles dépendent essentiellement de la conception de son produit.
Pour une meilleure sécurité de stabilité et de fonctionnement, un «ciseau» selon la figure 86 doit éventuellement être prévu et/ou une béquille à l'extrémité du cadre pour les bennes AR afin d'améliorer la stabilité du pont basculant.

Figure 86: Benne arrière avec ciseau et béquille ESC-106



Pour les véhicules à suspension pneumatique, il faut veiller pour une meilleure stabilité, à ce que la suspension pneumatique soit abaissée pour le processus de basculement. L'abaissement peut s'effectuer soit manuellement avec l'élément de commande ECAS soit automatiquement avec l'équipement spécial Code 311PH (paramétrage ECS pour un abaissement de la suspension pneumatique env. 20 mm au-dessus des tampons). L'équipement spécial 311PH abaisse automatiquement le véhicule au niveau défini au-dessus des tampons quand la prise de mouvement est enclenchée, véhicule à l'arrêt. Afin que la fonction du code 311PH soit assurément activée, il faut impérativement respecter l'ordre de commande lors de l'enclenchement de la prise de mouvement (voir manuel d'utilisation). Il faut par ailleurs contrôler que l'affichage « Pas de niveau de translation » apparaît et que le véhicule est abaissé. S'il n'y a pas de dispositif automatique d'abaissement, l'utilisateur / le chauffeur doit être instruit sur l'abaissement manuel de la suspension pneumatique.

5.4.9 Multibennes, bennes de dépose et bennes amovibles sur galets

Des moyens spéciaux d'assemblage avec le cadre principal doivent être prévus dans ce secteur des carrosseries étant donné que les faux-châssis ne peuvent fréquemment pas suivre le contour du cadre principal pour des raisons de configuration. Le dimensionnement suffisant et le positionnement de ces éléments de fixation relèvent de la responsabilité du carrossier. On trouvera dans les instructions de montage des carrosseries publiées par les fabricants des moyens de fixation appropriés ainsi qu'une description de leur exécution et la façon adéquate de les installer. Les équerres de série pour les châssis MAN ne conviennent pas pour le montage de ces carrosseries. En raison de la faible garde au sol, il faut contrôler et garantir la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles au niveau du châssis (p. ex. cylindre de frein, commande de boîte de vitesses, pièces de guidage des essieux, etc.) et de la carrosserie (p. ex. vérins hydrauliques, conduites, cadres basculants, etc.).

Prévoir s'il le faut un cadre intermédiaire, une limitation de la course des ressorts, une restriction du mouvement pendulaire au niveau de l'essieu tandem ou des mesures similaires.

Des béquilles sont nécessaires à l'extrémité du véhicule pour le chargement et le déchargement si :

- la charge sur l'essieu arrière dépasse de deux fois la charge techniquement autorisée sur les essieux AR ; tenir compte aussi de la portance des pneus et des jantes.
- l'essieu AV ne touche plus le sol. Un décollement est toujours interdit pour des raisons de sécurité !
- la stabilité du véhicule n'est pas garantie. Ce qui peut être dû à un centre de gravité trop haut, à une inclinaison latérale exagérée à cause d'une compression unilatérale des ressorts, à un enfoncement unilatéral dans un sol meuble.

Un soutien à l'arrière en bloquant les ressorts du véhicule n'est autorisé que si MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») a donné son accord aussi bien pour le montage que la pénétration de la force.
Il faut fournir des documents à l'appui. Le carrossier doit fournir les preuves de stabilité nécessaires.
Pour les véhicules à suspension pneumatique, il faut veiller pour une meilleure stabilité, à ce que la suspension pneumatique soit abaissée pour le processus de basculement. L'abaissement peut s'effectuer soit manuellement avec l'élément de commande ECAS soit automatiquement avec l'équipement spécial Code 311PH (saisie de paramètres ECAS pour un abaissement de la suspension pneumatique env. 20 mm au-dessus des tampons). L'équipement spécial 311PH abaisse automatiquement le véhicule au niveau défini au-dessus des tampons quand la prise de mouvement est enclenchée, véhicule à l'arrêt. Afin que la fonction du code 311PH soit assurément activée, il faut impérativement respecter l'ordre de commande lors de l'enclenchement de la prise de mouvement (voir manuel d'utilisation). Il faut par ailleurs contrôler que l'affichage « Pas de niveau de translation » apparaît et que le véhicule est abaissé. S'il n'y a pas de dispositif automatique d'abaissement, l'utilisateur / le chauffeur doit être instruit sur l'abaissement manuel de la suspension pneumatique.

5.4.10 Appuyer les véhicules à suspension pneumatique

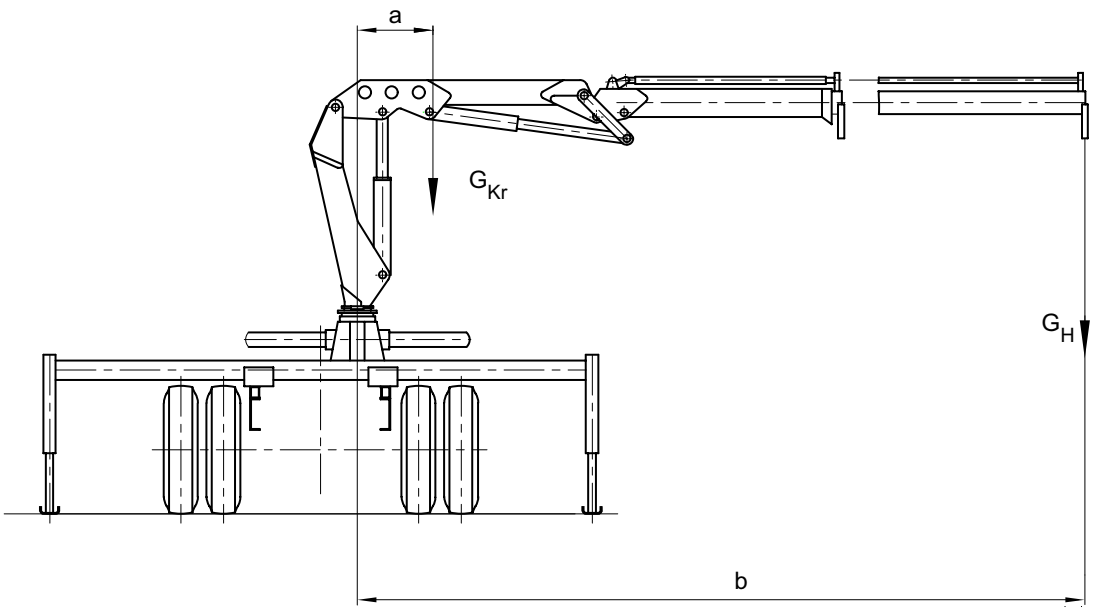
Pour soutenir les véhicules à suspension mixte lames/air ou à suspension pneumatique intégrale, il faut en règle générale tenir compte des points suivants:
Le carrossier est responsable de la stabilité du système dans son ensemble lorsque le système est en fonctionnement.
Pour une meilleure stabilité, il faut veiller à ce que la suspension pneumatique soit abaissée jusqu'aux tampons avant l'utilisation des appuis. L'abaissement peut s'effectuer soit manuellement avec l'élément de commande ECAS soit automatiquement avec l'équipement spécial Code 311PE (saisie de paramètres ECAS pour le fonctionnement avec une grue). L'équipement spécial 311PE abaisse automatiquement le véhicule au niveau défini au-dessus des tampons quand la prise de mouvement est enclenchée, véhicule à l'arrêt. Quand le processus d'abaissement est terminé, le système régule une pression résiduelle pour la protection des coussins pneumatiques. Afin que la fonction du code 311PE soit assurément activée, il faut impérativement respecter l'ordre de commande lors de l'enclenchement de la prise de mouvement (voir manuel d'utilisation). Il faut par ailleurs contrôler que l'affichage « Pas de niveau de translation » apparaisse et que le véhicule est abaissé. S'il n'y a pas de dispositif automatique d'abaissement, l'utilisateur / le chauffeur doit être instruit sur l'abaissement manuel de la suspension pneumatique.
Le soulèvement total des essieux du sol garantit une stabilité optimale à l'intérieur des limites physiques, mais du fait des sollicitations qui en résultent, soumet le cadre de châssis et le faux-châssis à des exigences plus élevées. Le soulèvement des essieux du sol ainsi que l'abaissement du véhicule sans équipement spécial Code 311PE peut entraîner un endommagement des coussins pneumatiques. Pour respecter les prescriptions figurant dans les directives et pour minimiser les applications incorrectes / les risques prévisibles, l'équipement spécial 311 PE est impérativement recommandé. Des exceptions sont possibles en cas de concepts spéciaux de véhicule / de carrosserie, sous la responsabilité du carrossier et après concertation avec le client.

Remarque:
Les fonctions du code 311 PE / 311 PH sont désactivées/activées par la mise en marche du moteur / de la prise de mouvement ou autre et le réglage standard (réglage de la suspension au niveau de translation) de l'ECAS est activé .Dans les cas où le véhicule doit rester en permanence à l'état réglé (niveau abaissé de la suspension), il peut être nécessaire d'inhiber complètement la régulation du système de suspension pneumatique ECAS.
Si cela est nécessaire, l'inhibition du réglage peut s'effectuer avec l'équipement spécial 311PK (saisie de paramètres ECAS avec câblage supplémentaire pour l'inhibition du réglage de l'assiette). Si un véhicule n'a pas cet équipement, il peut être monté en post-équipement par un point de service MAN (voir à ce sujet la Service Information 239704a). Nous attirons expressément votre attention sur le fait que cette mesure ne contribue pas à améliorer la stabilité et qu'elle n'est donc pas un moyen pour élargir les limites techniques des appareils montés (par ex. des grues). La suppression de la régulation ECAS ne doit avoir lieu que pendant le fonctionnement:

5.4.11 Grue de chargement

Le poids mort et le couple total d'une grue de chargement doivent être adaptés au châssis utilisé.
Le calcul doit être basé sur le couple total maxi et pas sur le couple de levage. Le couple maxi résulte du poids mort et de la force de levage de la grue lorsque sa flèche est tendue.
Pour le calcul du couple total de la grue, voir ci-dessous la formule 17.

Figure 87: Couples au niveau de la grue de chargement ESC-040



Formule 17: Couple total au niveau d'une grue de chargement

$$M_{Kr} = \frac{g \cdot s \cdot (G_{Kr} \cdot a + G_H \cdot b)}{1000}$$

Signification:

a	=	Cote entre le centre de gravité de la grue et le milieu de la colonne de la grue en [m], flèche tendue et sortie au maximum
b	=	Cote entre la charge maximale de levée et le centre de la colonne de la grue en [m], flèche tendue et sortie au maximum
G_H	=	Charge levée par la grue en [kg]
G_{Kr}	=	Poids de la grue en [kg]
M_{Kr}	=	Couple total en [kNm]
s	=	Facteur de choc d'après indication du fabricant de la grue (en fonction de la commande de celle-ci), toujours ≥ 1
g	=	Accélération due à la gravité 9,81 [m/s²]

Le nombre de béquilles (deux ou quatre) ainsi que leur position et la distance d'appui doivent être déterminés par le fabricant de la grue en se basant sur le calcul de stabilité et les contraintes exercées sur le véhicule. Pour des raisons de sécurité, MAN peut exiger quatre béquilles. Les béquilles doivent toujours être sorties de manière à toucher le sol lorsque la grue fonctionne.
Elles doivent être réglées en conséquence aussi bien pour le chargement que le déchargement.
La compensation hydraulique entre les béquilles doit être bloquée.
Le fabricant de la grue doit en outre préciser le lest éventuellement nécessaire pour des raisons de stabilité.
La rigidité à la torsion de tout l'assemblage et du cadre fait partie des facteurs responsables de la stabilité.
Noter qu'une rigidité à la torsion trop élevée de l'assemblage du cadre réduit obligatoirement le confort de marche et l'aptitude au tout-terrain des véhicules.
Il appartient au carrossier ou au fabricant de la grue de faire en sorte que celle-ci et le faux-châssis soient suffisamment bien fixés.
Des forces induites en cours d'opération y compris les coefficients de sécurité doivent être absorbés à coup sûr.
Les équerres livrées départ usine ne conviennent pas pour cela. Eviter une charge trop élevée sur le/les essieux.
Lorsque la grue fonctionne, la charge maxi autorisée sur le/les essieux ne doit pas dépasser le double de celle techniquement autorisée. Les facteurs de chocs des fabricants des grues doivent être pris en compte (voir la formule 17)!
Les charges autorisées sur les essieux ne doivent pas être dépassées en roulant et c'est pourquoi un calcul de la charge sur les essieux en fonction de chaque commande est nécessaire.
Un montage asymétrique de la grue n'est pas autorisé si les charges sur les roues en résultant ne sont pas uniformes (différence autorisée entre les charges sur les roues ≤ 4 % voir le chapitre 3.1 de ce fascicule.
Le carrossier doit établir l'équilibre comme il convient.
Le périmètre de pivotement d'une grue de chargement doit être limité si les charges autorisées sur les essieux ou la stabilité l'exigent.
Il appartient au fabricant de la grue de chargement de vérifier de quelle manière il faut procéder. (p. ex. en limitant la charge levée en fonction du périmètre de pivotement).
Veiller lors du montage et du fonctionnement de la grue de chargement à ce que toutes les pièces mobiles disposent de la liberté de mouvement requise. L'espace libre minimum prescrit doit être garanti pour les éléments de commande.
Contrairement aux autres carrosseries la charge minimale de l'essieu / des essieux avant doit être de 30% pour les véhicules à deux essieux et de 25% pour les véhicules à trois ou quatre essieux dans chaque état de charge pour les carrosseries à grue afin de maintenir la directibilité du véhicule. Pour une définition exacte, voir le paragraphe 3.2 de fascicule.
L'espace libre indispensable peut être obtenu s'il le faut en déplaçant adéquatement le réservoir de carburant, le caisson de la batterie, le réservoir d'air, etc.
D'éventuelles charges d'appui sur le dispositif d'attelage doivent être prises en compte lors du calcul nécessaire de la charge sur le/les essieux. La répartition du poids doit également être vérifiée sur les véhicules avec essieux relevables quand les essieux traînés sont relevés. Le dispositif de levage devra éventuellement être bloqué (voir également la partie «Grue de chargement à l'arrière» ci-dessous dans ce chapitre). Selon la taille de la grue (poids et emplacement du centre de gravité) et la position de celle-ci (derrière la cabine ou à l'arrière) les véhicules devront être dotés de ressorts renforcés, d'une barre stabilisatrice renforcée ou d'amortisseurs renforcés, à condition bien entendu que ceux-ci puissent être livrés. Ces mesures réduisent l'inclinaison du châssis (p. ex. suite à une moindre compression des ressorts renforcés) et empêche ou diminue la tendance au roulis. Il n'est toutefois pas toujours possible d'éviter une inclinaison du châssis en raison du déplacement du centre de gravité du véhicule lorsqu'une grue est installée. Des réglages supplémentaires peuvent s'avérer nécessaires après le montage de la carrosserie complète.
Ceci concerne tout particulièrement les phares ainsi que le dispositif anti-encastrement arrière et le dispositif de protection latérale.
Une autorisation pour l'installation d'une grue est nécessaire quand le cadre déterminé dans ces directives de carrosserie est dépassé.

C'est le cas s'il y a:

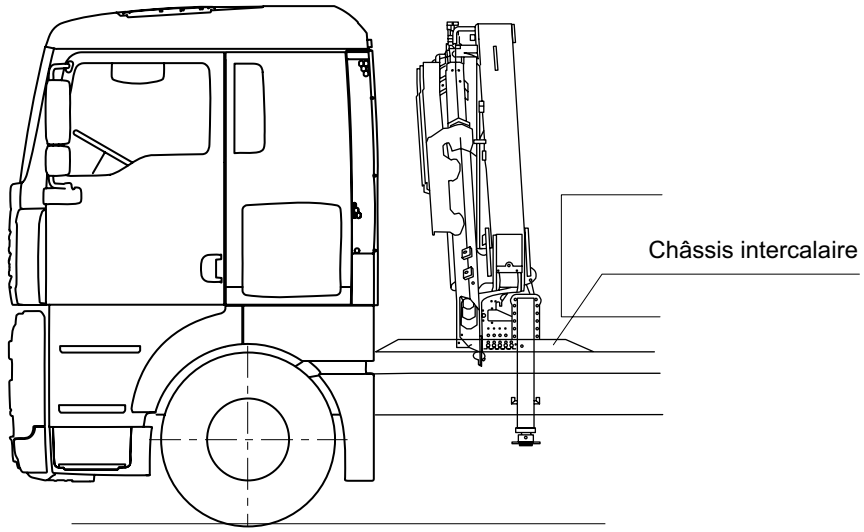
- dépassement du couple de grue total maxi indiqué selon la figure 91
- quatre béquilles
- une béquille avant.

La répartition des forces étant différente avec quatre béquilles, il faut toujours consulter MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur »). Le faux-châssis doit être fabriqué avec une résistance suffisante à la torsion entre les deux supports de béquilles afin de garantir la stabilité requise lorsque la grue est en service. Pour des raisons de résistance, lever le véhicule avec les béquilles de la grue n'est autorisé que si le faux-châssis peut reprendre l'intégralité des forces induites par le travail de la grue et à condition que sa liaison avec le cadre du châssis ne soit pas rigide (p. ex. grue automotrice).
Selon la réglementation du pays concerné, la pose de la grue doit être contrôlée avant sa première mise en service, par un expert ou par une personne mandatée.

Grue de chargement derrière la cabine:

Si des composants du châssis dépassent du bord supérieur du faux-châssis, un cadre intermédiaire supplémentaire sur le faux-châssis offre la place nécessaire (voir figure 88). Il peut être conçu de façon à renforcer par ailleurs le faux-châssis.

Figure 88: Espace libre pour la grue de chargement derrière la cabine ESC-107



La cabine doit pouvoir être basculée et le verrouillage actionné sans entrave.
Il ne doit y avoir aucune pièce gênante dans la zone du rayon de basculement.
Les rayons de basculement des cabines sont indiqués sur les plans des châssis (à se procurer via MANTED®, www.manted.de).
Même en respectant la charge autorisée sur l'essieu AV, éviter qu'un poids trop important s'exerce sur la partie avant du véhicule pour des raisons de tenue de route. Une réduction de la charge sur l'essieu AV est p. ex. possible en déplaçant certains organes.
La charge autorisée sur l'essieu AV peut être augmentée sur divers véhicules dès que certaines conditions techniques sont réalisées. Voir le chapitre «Généralités» pour l'accroissement de la charge autorisée sur l'essieu AV et le procédé à suivre.

Grue de chargement à l'arrière:

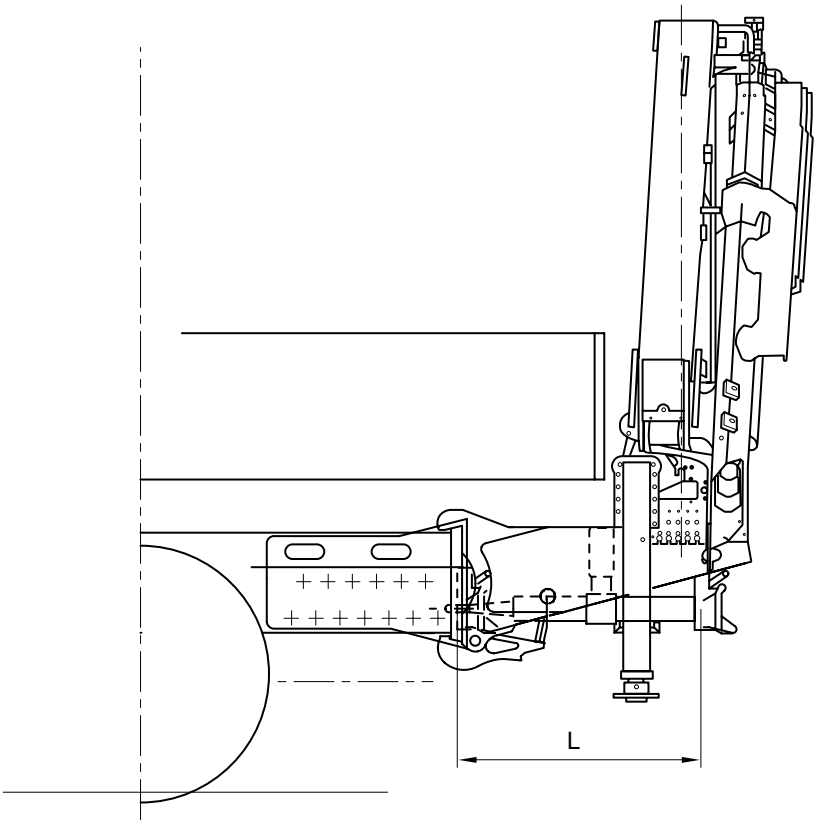
Une roue de secours placée à l'arrière peut être mise sur le côté du cadre afin d'obtenir la place nécessaire pour poser une grue de chargement et mieux répartir la charge sur l'essieu AV.
Des ressorts plus performants, une barre stabilisatrice ou d'autres éléments de stabilisation disponibles devront être installés selon les dimensions de la grue et la répartition de la charge pour réduire l'inclinaison et la tendance au roulis du véhicule équipé d'une grue.
La charge sur l'essieu AV diminue beaucoup lorsque les essieux traînés relevables sont levés. En roulant, la stabilité ne sera probablement pas suffisante du fait de la grue exerçant une charge ponctuelle dynamique sur l'extrémité du cadre. Il faut donc bloquer le dispositif de levage, si en roulant à vide avec la grue et les essieux traînés relevés, on arrive à plus de 80% de la charge autorisée sur l'essieu moteur ou si la charge minimale sur l'essieu AV (30% du poids réel du véhicule alors à deux essieux) n'est plus atteinte.

L'essieu traîné peut éventuellement être relevé ou délesté (aide au démarrage) pour les manœuvres à condition que le faux-châssis et la carrosserie soient suffisamment dimensionnés et en respectant les charges autorisées sur les essieux. Il faut alors tenir compte des forces de flexion et de torsion plus élevées agissant sur la carrosserie et l'assemblage du cadre.
Si une remorque à essieu central/essieux centraux doit être utilisée, le constructeur de la grue doit en attester l'aptitude.
Il faut tenir compte des charges d'appui lors de la conception. Les valeurs indiquées au paragraphe 3.2 «Charge minimale sur essieu avant» doivent être respectées.

Grue de chargement dételable à l'arrière:

Le centre de gravité de la charge utile varie selon que la grue est dételée ou non.
De façon à obtenir la charge maximale la plus grande possible, sans dépasser les charges admissibles sur essieux, nous recommandons de repérer clairement sur la carrosserie le centre de gravité de la charge utile avec et sans la grue.
Il y a lieu de tenir compte de l'augmentation du porte-à-faux AR due au dispositif de dételage.
Le carrossier est responsable de la solidité de la console d'attelage ainsi que de la pose correcte du support de la console sur le véhicule. Les chariots élévateurs transportés sur les véhicules doivent être considérés comme étant des grues dételables.
Si une remorque est accrochée, un second dispositif d'attelage doit être installé sur les consoles de montage pour les grues AR dételables. Ce dispositif d'attelage est relié à celui du véhicule par une tige de traction à œillet (voir figure 89).
Tenir compte des indications dans le paragraphe 4.8 «Dispositifs d'accouplement».
Le dispositif de dételage et la carrosserie doivent reprendre et transmettre sans problème les forces induites lors de l'utilisation d'une remorque. En cas de grue attelée et d'utilisation sans remorque, le dispositif de dételage doit être équipé d'une protection anti-encastrement ainsi que du dispositif d'éclairage prévu par la loi.

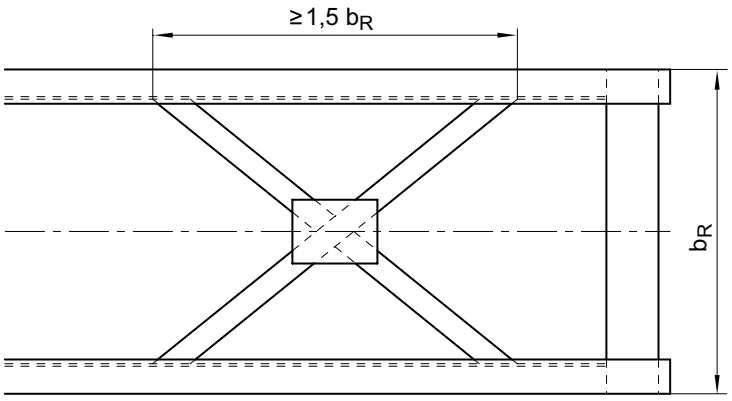
Figure 89: Dispositif de dételage pour grue de chargement à l'arrière ESC-023



Faux-châssis pour grue de chargement:

Pour les carrosseries à grue de chargement, il faut prévoir en tout cas un faux-châssis caractérisé par un couple surfacique d'inertie d'au moins 175 cm^4 même lorsque les couples totaux des grues se traduisent mathématiquement par un couple surfacique d'inertie inférieur à 175 cm^4. Nous recommandons le montage d'une membrure supérieure complémentaire (plaque anti-usure) dans la zone de la grue afin que le pied de celle-ci ne pénètre pas progressivement dans le faux-châssis. L'épaisseur de la membrure supérieure complémentaire doit être de 8-10mm selon les dimensions de la grue. Des grues de chargement sont fréquemment installées conjointement à d'autres carrosseries exigeant elles aussi un faux-châssis (p. ex. benne, tracteur de semi-remorque, carrosserie avec pivot de rotation). Il faut alors utiliser, selon la carrosserie et les critères exigés, le faux-châssis de plus grande taille allant avec l'ensemble de la carrosserie. Le faux-châssis destiné à une grue de chargement décrochable de son support doit être configuré de sorte que le dispositif de décrochage et la grue puissent être repris sans aucun problème. L'exécution du support de la console (fixation des boulons, etc.) relève de la responsabilité du carrossier. En cas de montage de la grue de chargement derrière la cabine, le faux-châssis doit être fermé en caisson au moins dans la zone de la grue. En cas de montage de la grue de chargement à l'arrière, un profilé fermé doit être utilisé entre l'extrémité du cadre et au minimum jusque devant le tout premier guidage de l'essieu arrière. Il faut, en outre, prévoir un assemblage croisé (assemblage en X, voir la figure 90) ou une structure équivalente afin d'augmenter la résistance à la torsion à l'intérieur du faux-châssis. Une autorisation de MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous «Editeur») est cependant indispensable pour que cette construction soit reconnue comme étant équivalente.

Figure 90: Renfort en X du faux-châssis ESC-024



La méthode et l'affectation du couple total de grue / couple surfacique d'inertie en fonction du cadre de châssis sont valables pour les carrosseries à grue avec deux béquilles et de la même façon pour la carrosserie derrière la cabine.
Les coefficients de sécurité y figurent déjà, le couple total M_{Kr} de la grue doit être pris en compte avec le facteur de choc d'après les indications du fabricant de la grue (voir aussi la formule 17 plus haut dans ce fascicule). Pour les types TGA le diagramme du couple total de grue et du couple surfacique d'inertie est illustré. (Voir ci-dessous la figure 91).
Pas de carrosserie à grue pour les châssis / les tracteurs de semi-remorques avec le numéro de profilé de cadre 34 (numéro de code de type, version 03/ 2007: H01, H08, H48, H49).

Les diagrammes de la figure 92 ne sont valables que pour les carrosseries avec grue et double béquille. Ils s'appliquent de la même façon à la carrosserie derrière la cabine ou à l'extrémité du cadre. Les coefficients de sécurité y figurent déjà, le couple total M_{Kr} de la grue doit être pris en compte avec le facteur de choc d'après les indications du fabricant de la grue (voir aussi la formule «Couple total d'une grue de chargement» plus haut dans le chapitre 5.4.10).

L'ensemble de la carrosserie doit être coordonné avec MAN, service ESC (voir l'adresse en haut sous «Editeur») si on est contraint de s'écarter de la méthode de conception ici décrite en raison des spécificités à respecter (p. ex. véhicules bas transportant des conteneurs, véhicules de remorquage, etc.)

Exemple d’utilisation des diagrammes de la figure 91:

Il faut déterminer le faux-châssis pour un véhicule TGA 18.xxx 4x2 BB, type H03, numéro de profilé de cadre 31,
si une grue avec un couple total de 160 kNm est montée.

Solution:

Un couple mini d’inertie géométrique de 1250 cm^4 découle du diagramme de la figure 92.
Un profilé d’une hauteur d’au moins 170 mm est nécessaire d’après le diagramme de la figure 92 si un profilé en U d’une largeur de 80 mm et d’une épaisseur de 8 mm avec une nervure d’une épaisseur de 8 mm est fermé en caisson. La hauteur minimale revient à 140 mm environ si deux profilés en U avec L/t = 80/8 sont emboîtés afin d’obtenir un caisson, voir figure 94. Arrondir à la valeur supérieure suivante si la taille du profilé ne peut être obtenue pour les valeurs relevées ; il est interdit d’arrondir au chiffre inférieur. L’espace libre nécessaire pour la totalité des pièces mobiles n’est pas pris en compte lors de cette considération et il faut donc à nouveau le contrôler en se basant sur les dimensions choisies.

Il est interdit d’avoir recours dans la zone de la grue à un profilé en U ouvert selon la figure 92.
S’il est représenté ici c’est uniquement parce que le diagramme peut également servir pour d’autres carrosseries.

Figure 91: Couple total de la grue et couple surfacique d'inertie pour TGA ESC-516

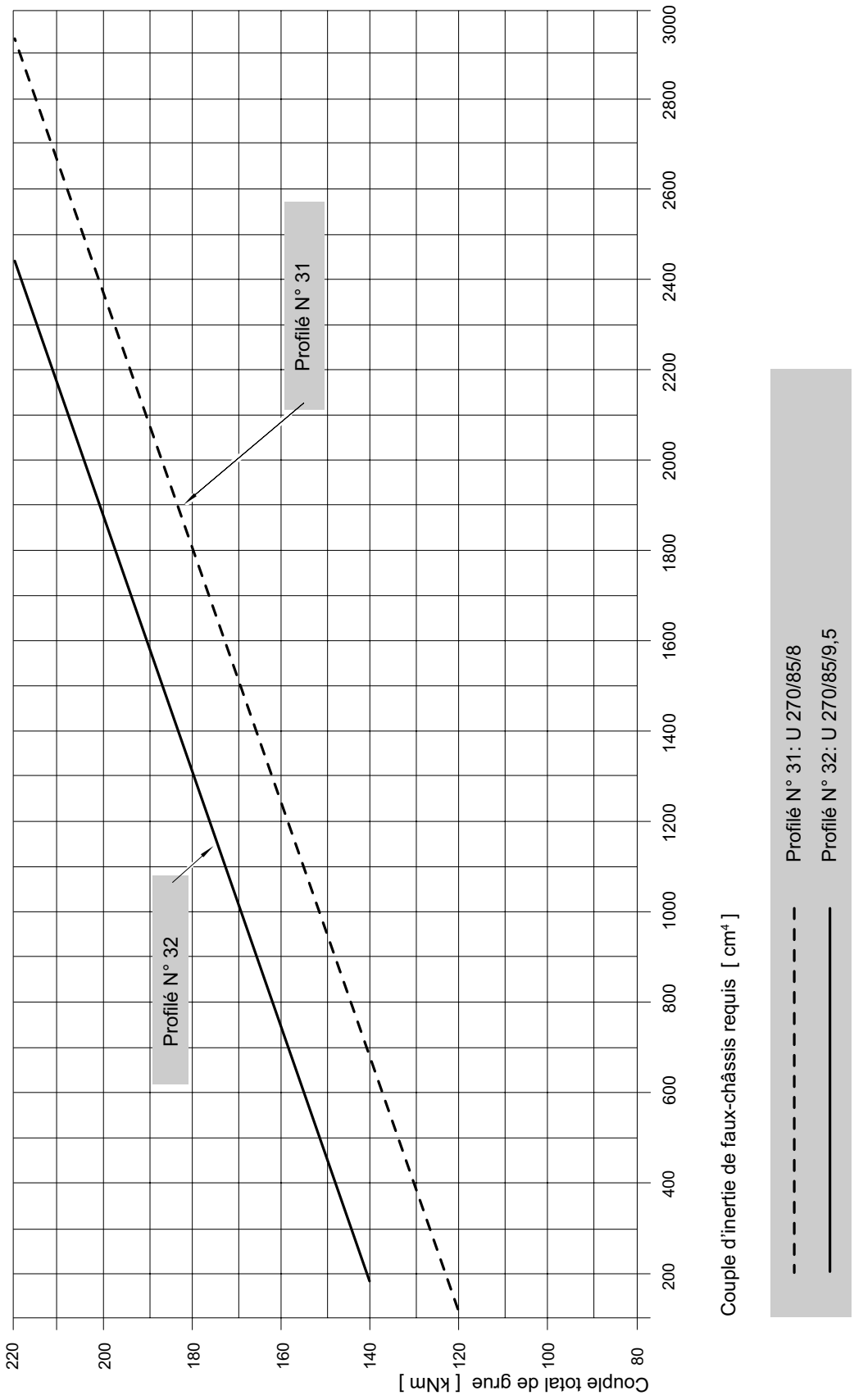


Figure 92: Couples d'inertie des profilés en U ESC-213

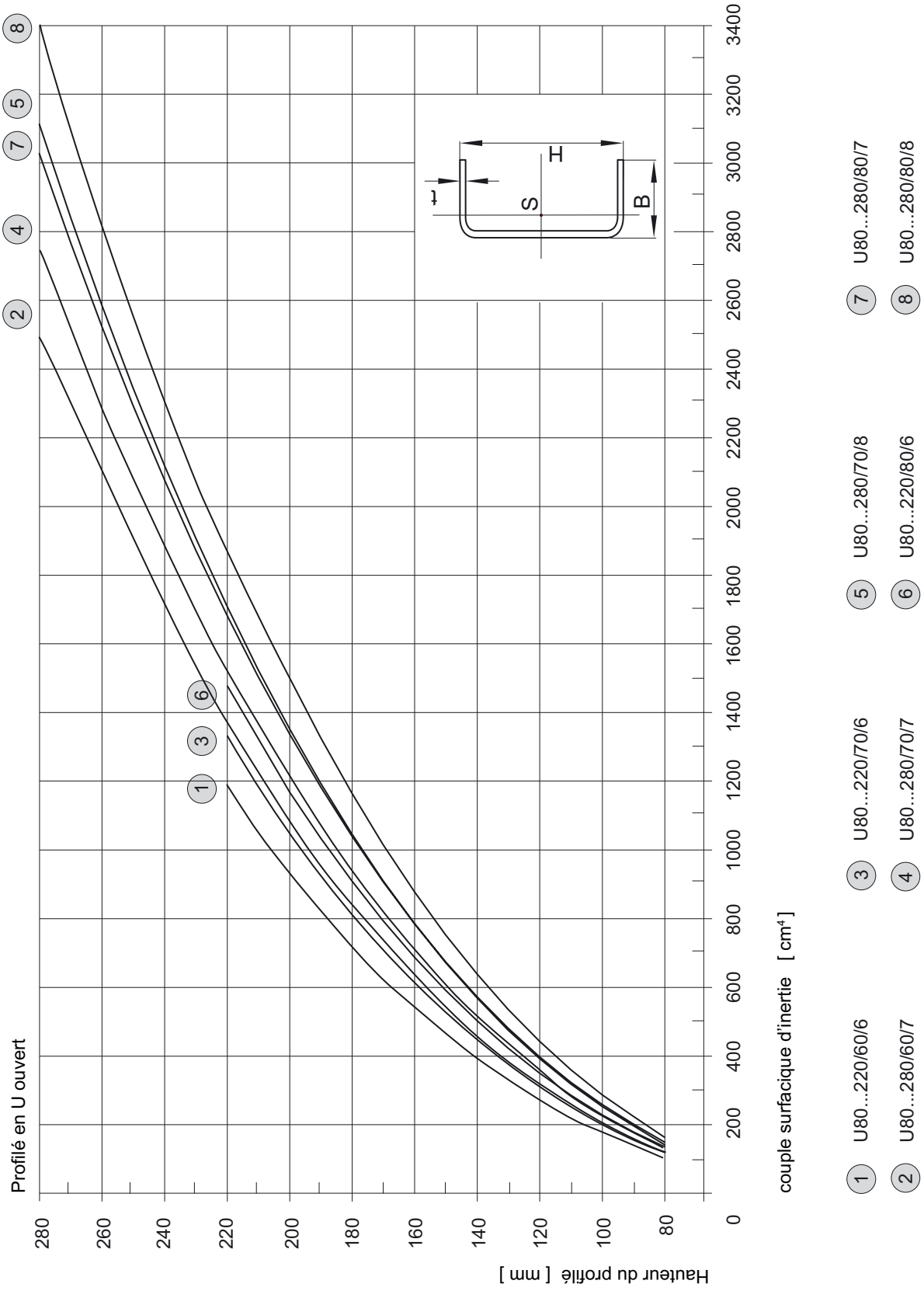


Figure 93: Couples d'inertie des profilés en U fermés ESC-214

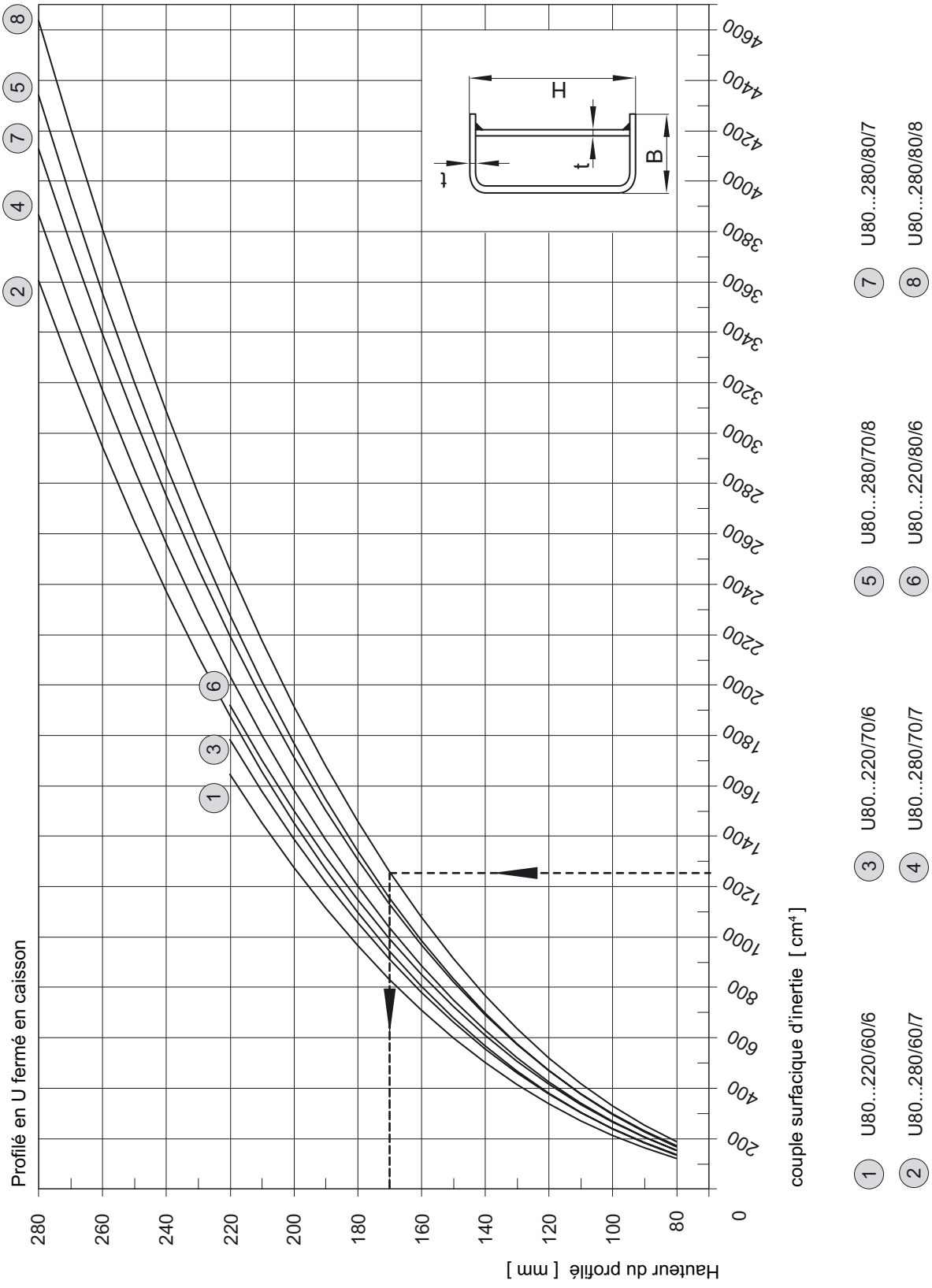
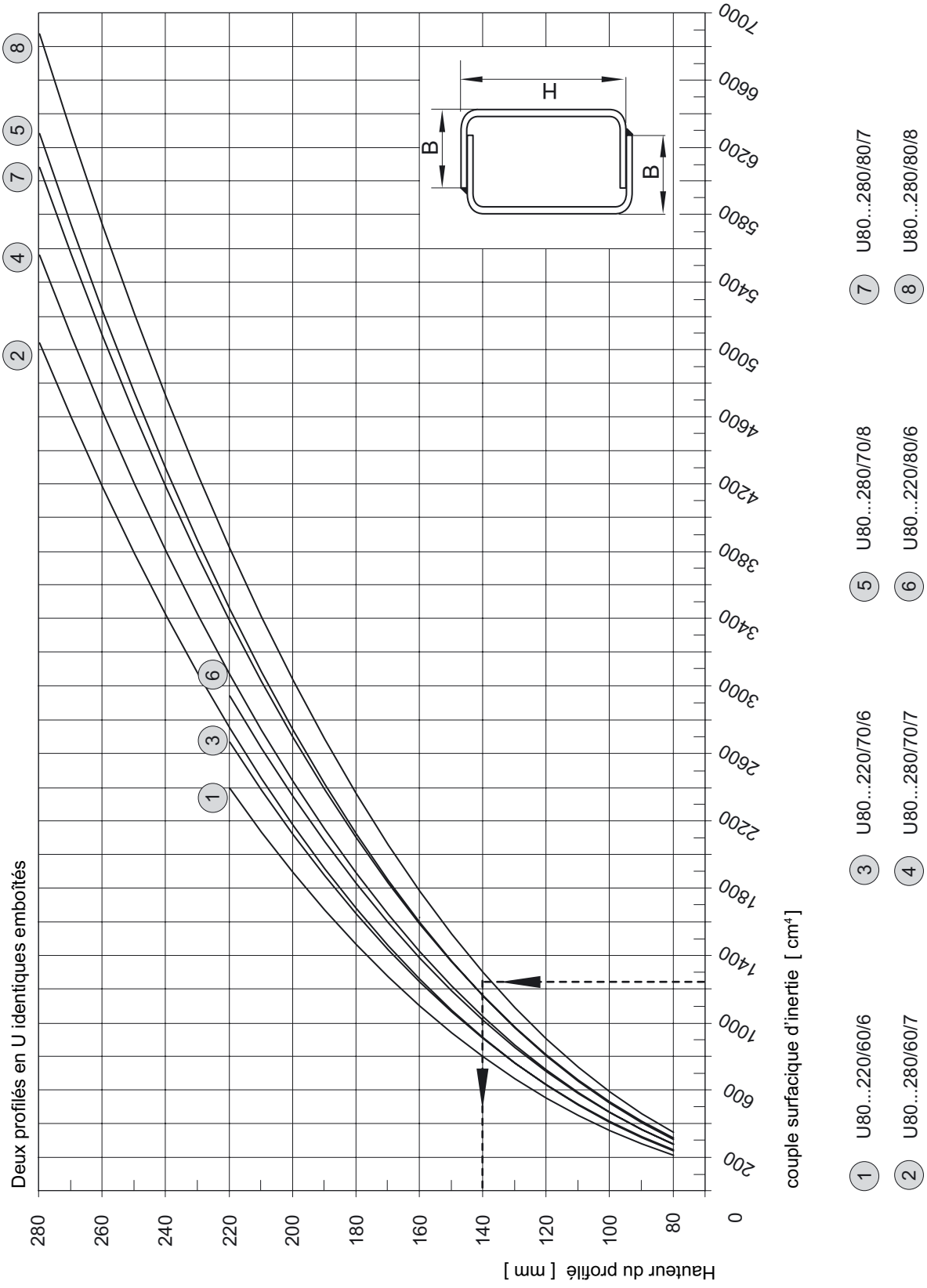


Figure 94: Couples d’inertie des profilés en U emboîtés ESC-215



5.4.12 Treuils

Les points suivants sont décisifs en cas d'installation d'un treuil:

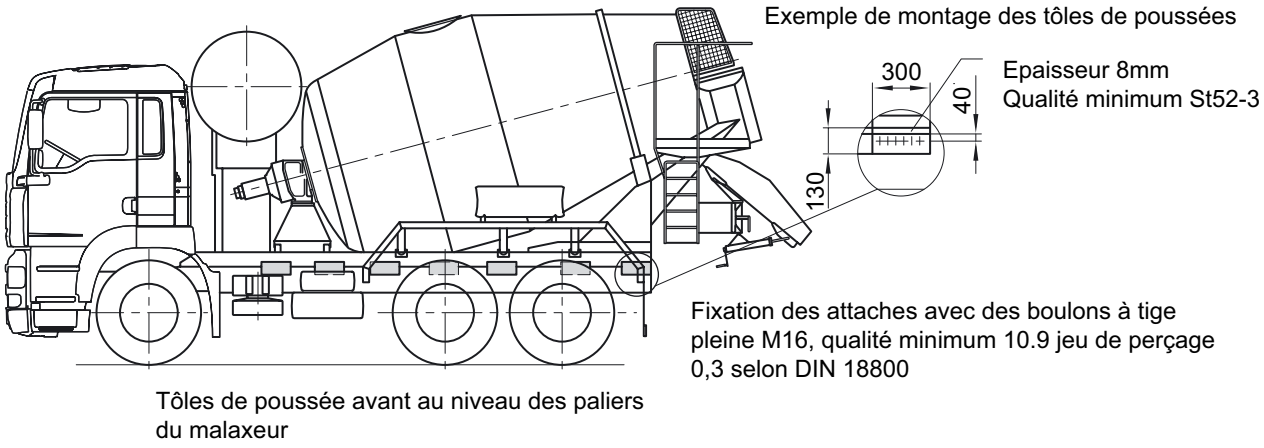
- force de traction
- emplacement de montage: montage devant, central, arrière, latéral
- type d'entraînement: mécanique, électromécanique, électrohydraulique.

Les essieux, les ressorts, les cadres, etc. ne doivent en aucun cas subir des contraintes excessives en raison du fonctionnement du treuil. Cela vaut particulièrement si la traction du treuil dévie de l'axe longitudinal du véhicule.
Une limitation automatique de la traction en fonction du sens de celle-ci peut s'avérer nécessaire.
Il faut dans tous les cas veiller à un guidage impeccable du câble dont il faut réduire le plus possible les déflexions.
En même temps aucune pièce du véhicule ne doit être entravée dans son fonctionnement. Un entraînement hydraulique est préférable car il offre de meilleures possibilités pour la régulation et le montage du treuil. Tenir compte du degré de rendement de la pompe et du moteur hydraulique (voir aussi le chapitre «Calculs»). Il faut vérifier si les pompes hydrauliques existantes, comme p. ex. celles d'une grue de chargement ou d'une benne, peuvent également être utilisées.
Ce qui peut éventuellement éviter de devoir installer plusieurs prises de mouvement.
Tenir compte de la vitesse de rotation d'entrée autorisée en cas de treuils mécaniques avec engrenage à vis sans fin (en règle générale < 2000 tr/min).
Il faut choisir en conséquence la démultiplication de la prise de mouvement. Le faible degré de rendement de l'engrenage à vis sans fin doit être pris en compte lors de la détermination du couple minimal requis au niveau de la prise de mouvement.
Pour les treuils à entraînement électromécanique ou électrohydraulique, il faut respecter les indications dans le chapitre «Système électrique, électronique, câbles».

5.4.13 Malaxeurs à béton

Afin de réduire la tendance au roulis, les châssis des malaxeurs à béton doivent être équipés d'une barre stabilisatrice sur les deux essieux AR. L'entraînement du malaxeur à béton est généralement assuré par la prise de mouvement au niveau du moteur, sur les moteurs D28 la sortie de l'arbre à cames et sur les moteurs D20/26 la prise de mouvement côté volant d'inertie. Une prise de mouvement NMV de ZF asservie au moteur est également possible. Un montage ultérieur des prises de mouvements adéquates pour le malaxeur à béton est très coûteux et n'est donc pas recommandé ; l'équipement départ usine est plus simple et plus avantageux. Pour des explications plus détaillées concernant les prises de mouvement, voir le fascicule « Prises de mouvement ».
MAN a dans son programme de vente, des châssis qui sont préparés pour la carrosserie d'un malaxeur à béton, les exigences côté châssis (v. ci-dessus) sont déjà réalisées, les tôles de poussée aux endroits corrects et il faut choisir la prise de mouvement souhaitée.
En cas de montage sur d'autres châssis (p. ex. châssis de benne), il est supposé qu'une disposition des tôles de poussée est effectuée selon la disposition du châssis comparable de malaxeur à béton et que les stabilisateurs indiqués ci-dessus sont présents pour les deux essieux arrière. La disposition des tôles de poussée des châssis de benne ou les équerres de fixation pour les plateformes de chargement ne sont pas adéquats pour la carrosserie d'un malaxeur à béton. La figure 95 présente un exemple.
Il s'agit d'une installation rigide sur presque toute la longueur sauf au niveau de l'extrémité avant du faux-châssis, devant le logement du tambour.
Les deux premières tôles de poussée doivent se trouver au niveau des supports avant de palier du malaxeur. Les tapis convoyeurs à béton et les pompes à béton ne peuvent pas être montés directement sur les châssis de série pour malaxeurs à béton. Un faux-châssis conçu d'une façon différente que le faux-châssis normalement destiné au malaxeur à béton ou un renfort croisé à l'extrémité du cadre peut s'avérer nécessaire (comme pour les carrosseries avec une grue de chargement à l'arrière, voir la figure 90). Une autorisation de MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur ») est indispensable tout comme l'autorisation du fabricant du malaxeur à béton.

Figure 95: Carrosserie pour malaxeur à béton ESC-016


Exemple de montage des tôles de poussées
300
40
Epaisseur 8mm
Qualité minimum St52-3
130
Fixation des attaches avec des boulons à tige pleine M16, qualité minimum 10.9 jeu de perçage 0,3 selon DIN 18800
Tôles de poussée avant au niveau des paliers du malaxeur

5.4.14 Transporteurs de voiture

Les transporteurs de voitures ont en règle générale une carrosserie amovible sur des tracteurs de semi-remorque à 2 essieux.
La carrosserie est fixée à l'avant par l'intermédiaire de liaisons démontables et à l'arrière par l'intermédiaire du dispositif d'attelage ainsi que par des moyens de fixation supplémentaires. L'introduction dans le véhicule de la force issue de la carrosserie, en particulier la fixation de celle-ci ainsi que les liaisons correspondantes relèvent toujours de la responsabilité du carrossier.
Le tracteur de semi-remorque de base doit être équipé de façon à ce qu'une utilisation comme transporteur de voitures soit possible (les prescriptions d'équipement ci-dessous se rapportent uniquement à la base véhicule à semi-remorque, les carrosseries sur châssis de camion avec empattement long ne sont pas visées ici):

- Pas d'autorisation pour une carrosserie de transporteur de voitures pour les types H01/H08 (TGA 18.xxx BLS-TS) et H13 (TGA 18.xxx LLS-U)
- Empattement max. 3900 mm
- Un stabilisateur au niveau de l'essieu avant est impérativement nécessaire
- Conformément aux papiers officiels, le véhicule doit être un « véhicule à utilisation variable » (utilisation au choix comme tracteur de semi-remorque ou camion transporteur de voitures). Cela correspond à l'utilisation d'un transporteur de voitures et un paramétrage n'est pas nécessaire. Il ne faut aucun modifier le paramétrage en paramétrage pour type camion
- Il n'y a pas d'ESP (version 8-2007) ou si ce système existe, il faut le supprimer par paramétrage
- Il faut utiliser la traverse finale de tracteur de semi remorque avec les trous pour le dispositif d'attelage (n° 81.41250.0141). Elle seule est adéquate en raison de son épaisseur plus importante (9,5 mm) pour supporter les forces issues de la liaison de carrosserie arrière (n'utiliser en aucun cas la traverse terminale de tracteur de semi-remorque de 5mm d'épaisseur.
- Au cours de la « deuxième vie » (après l'utilisation comme transporteur de voitures) seule une utilisation comme tracteur de semi-remorque, et non comme camion, est possible!

6. Système électrique, système électronique, câbles

6.1 Généralités

Le chapitre «Système électrique système électronique, câbles» ne peut pas donner des réponses exhaustives à toutes les questions concernant le réseau de bord des véhicules modernes. Des informations détaillées concernant les différents systèmes se trouvent dans les manuels de réparation correspondants qu'on peut se procurer par l'intermédiaire du service des pièces détachées. Les équipements électriques, électroniques et les câbles installés dans un véhicule industriel sont conformes aux normes et aux directives nationales et européennes en vigueur. Il s'agit d'exigences minimales qui doivent être impérativement respectées.
Dans certains secteurs, les normes MAN vont toutefois bien au-delà de ces directives et normes.
C'est ainsi que sur de nombreux systèmes électroniques des adaptations et des extensions ont été effectuées.
Pour des raisons de qualité ou de sécurité, MAN pose dans certains cas les normes MAN comme condition préalables,
ce qui est décrit dans les parties correspondantes.Les fabricants de carrosserie peuvent se procurer les normes MAN via www.normen.man-nutzfahrzeuge.de (enregistrement requis). Il n'y a pas de service d'échange automatique.

6.2 Pose de câble, câble de masse

Les principes de base de la pose de câble figurant dans les chapitres «Système électrique, système électronique, câbles» et «Freins» sont valables.
Dans le cas des véhicules MAN, on ne détourne pas l'utilisation du cadre pour s'en servir comme câble de masse mais il faut toujours tirer conjointement au câble positif un câble de masse spécifique jusqu'au consommateur d'électricité. Les points de masse pour le raccordement des câbles de masse par le carrossier sont les suivants:

- derrière le tableau électrique central
- derrière l'instrumentation
- au niveau du support arrière droit du moteur.

Au total il ne faut pas prélever plus de 10A (besoin réel en courant) aux points de masse derrière le tableau électrique central et l'instrumentation. Les allume-cigares et les éventuelles prises additionnelles possèdent leurs propres limitations de puissance indiquées dans le manuel du chauffeur. Le carter des moteurs monopolaires des organes/groupes extérieurs peut être raccordé par un câble de masse au point commun de masse sur le palier correspondant du moteur afin d'éviter d'éventuels endommagements au niveau des pièces mécaniques ou de l'installation électrique lors de l'enclenchement du démarreur.
Le caisson de batteries de tous les véhicules comporte une plaquette indiquant expressément que le cadre du véhicule n'est pas raccordé à la borne négative de la batterie. Le câble négatif du fabricant de carrosserie ne doit pas être raccordé à la borne négative des batteries mais au point de masse central sur le palier arrière droit du moteur.

6.3 Traitement des batteries

6.3.1 Traitement et entretien des batteries

Le cycle de contrôle et de chargement selon la carte/le calendrier de chargement est valable (p. ex. pour les temps d'immobilisation pendant la phase de carrossage). Le contrôle/chargement des batteries doit être effectué à l'aide de la carte de charge de batterie fournie avec paraphe. Il faut par ailleurs observer les points suivants: les chargeurs rapides et les appareils de démarrage sont interdits étant donné que leur utilisation peut détériorer les calculateurs électroniques. Le démarrage externe de véhicule à véhicule est autorisé; procéder selon le manuel du chauffeur.

Lorsque le moteur tourne:

- ne pas mettre le coupe-batterie principal hors circuit
- ne pas desserrer ou démonter les bornes de la batterie ou les bornes polaires.

Attention!

Lors du débranchement des batteries et de l'actionnement du coupe-batterie principal, observer impérativement l'ordre suivant:

- couper tous les consommateurs (p. ex. éteindre l'éclairage, les feux de détresse)
- couper le contact
- fermer les portes
- attendre qu'une temporisation de 20 s soit écoulée avant le débranchement des batteries (borne négative d'abord)
- le coupe-batterie électrique principal a besoin d'une temporisation supplémentaire de 15 s.

Raison:
De nombreuses fonctions du véhicule sont commandées par l'ordinateur central de bord (ZBR) qui doit tout d'abord enregistrer son dernier état afin de pouvoir être mis hors circuit. Si les portes p. ex. restent ouvertes, la constante de temps jusqu'à la fin du fonctionnement régulée du ZBR est de 5 minutes parce que les fonctions de fermeture également sont également contrôlées avec le ZBR. C'est pourquoi si les portes sont ouvertes, il faut attendre plus de 5 minutes jusqu'au débranchement de la batterie.
La fermeture des portes écourte à 20 s le temps d'attente. Le non respect de l'ordre décrit ici conduit irrémédiablement à des enregistrements de défaut dans quelques calculateurs électroniques (p. ex. dans le calculateur central de bord ZBR).

6.3.2 Traitement et entretien des batteries avec technologie PAG

S les batteries installées départ usine sont usées, les ateliers MAN spécialisés montent uniquement des batteries sans entretien avec technologie PAG (plomb-calcium-argent). Elles se différencient des batteries ordinaires par une résistance améliorée à la décharge totale, une plus longue durée de stockage et une absorption de courant améliorée lors du chargement. Les bouchons sont remplacés par des regards (Charge Eyes) .Le cycle de contrôle et de charge selon la carte/le calendrier de charge s'effectue à l'aide des regards qui indiquent l'état de charge de la batterie à l'aide d'une bille en couleur dans le milieu du regard.

Attention !

Les regards (Charge Eyes) de la batterie sans entretien ne doivent pas être ouverts.

Tableau 23: Indication des regards

Couleur	Etat de la batterie	Façon de procéder
vert	Niveau d'acidité de batterie correct, densité d'acide supérieure à 1,21 g/cm^3	La batterie est chargée et en ordre, attester le contrôle sur la carte de chargement
noir	Niveau d'acidité de batterie correct, densité d'acide inférieure cependant à 1,21 g/cm^3	La batterie doit être chargée,attester le chargement sur la carte de chargement
blanc	Niveau d'acidité trop faible, la densité d'acidité peut être supérieure ou inférieure à 1,21 g/ cm^3	La batterie doit être remplacée

On peut se procurer auprès des ateliers spécialisés MAN une Service Information détaillée « n° de SI : supplément 2, 114002 Batterie .

6.4 Schémas électriques supplémentaires et plans des faisceaux de câbles

Les schémas électriques supplémentaires et les plans des faisceaux de câbles qui renferment ou décrivent les prédispositions pour les carrosseries sont disponibles chez MAN, département SMTSE-ESC (voir l'adresse en haut sous « Editeur »).
Il relève de la responsabilité du carrossier de s'assurer que les documents qu'il utilise, les schémas électriques et les plans des faisceaux de câbles p. ex., sont conformes aux modifications apportées au véhicule. D'autres informations techniques figurent dans les Manuels de réparation qu'on peut se procurer via le service des pièces détachées.

6.5 Consommateurs supplémentaires

Ne procéder à aucune modification ou extension du réseau de bord ! Cela est valable en particulier pour le tableau électrique central. Pour les dommages causés par des modifications c'est celui qui a exécuté la modification, qui est responsable.

En cas de montage ultérieur de consommateurs supplémentaires, il faut observer les points suivants :
Le tableau électrique central ne comporte aucun fusible qui serait libre et pourrait être utilisé par le carrossier, des fusibles additionnels peuvent être fixés dans un support en plastique préparé qui se trouve devant le tableau électrique central .
Toute dérivation sur le circuit existant de l'installation électrique de bord ou le raccordement d'autres consommateurs à des fusibles déjà occupés est interdit.
Chaque circuit électrique ajouté doit être suffisamment dimensionné et protégé par ses propres fusibles.
Le dimensionnement du fusible doit garantir la protection du câble et non celle du système qui y est couplé.

Les systèmes électriques doivent garantir une protection suffisante contre tous les dérangements envisageables mais sans influencer l'installation électrique du véhicule. L'absence de rétroaction doit toujours être garantie. Lors du dimensionnement de la section du conducteur, il faut tenir compte de la chute de tension et de l'échauffement du conducteur. Il faut éviter les sections inférieures à 1 mm^2 en raison de leur trop faible résistance mécanique. Les câbles négatif et positif doivent avoir la même section minimale. Des prélèvements de courant pour des appareils de 12V ne peuvent être réalisés que par l'intermédiaire de transformateurs de tension.
Un prélèvement sur une seule batterie est interdit étant donné que les états de chargement irréguliers provoqueraient un chargement excessif de l'autre batterie et l'endommageraient. En cas de puissance absorbée élevée suite à des consommateurs supplémentaires (p. ex. hayon élévateur électrohydraulique) ou en cas d'utilisation dans des conditions climatiques extrêmes, nous présupposons des batteries de capacité supérieure. Pour augmenter la puissance d'alimentation, il est possible d'équiper le véhicule avec un alternateur plus important départ usine. Si le carrossier monte des batteries plus importantes, il faut adapter la section du câble de raccordement de batterie à la nouvelle puissance absorbée.
En cas de raccordement direct de consommateurs à la borne 15 (boulon 94 du tableau électrique central voir figure 96), il peut y avoir des enregistrements dans la mémoire de défauts des calculateurs électroniques suite à un retour de courant dans le réseau de bord. C'est pourquoi il faut raccorder les consommateurs selon la description suivante.

Alimentation en tension borne 15
Toujours monter un relais qui est activé via la borne 15 (boulon 94,). La charge doit être raccordée via un fusible à la borne 30 (boulons 90-1, 90-2 et 91, tableau électrique central côté arrière) (voir figure 96). La charge maximale ne doit pas dépasser 10 ampères.

Alimentation en tension borne 30
- En cas de charge maximale jusqu'à 10 ampères, procéder à un raccord direct via un fusible à la borne 30 (boulons 90-1, 90-2 et 91, voir figure 96 tableau électrique central côté arrière).
- En cas de charge >10 ampères, procéder à un raccord direct aux batteries via un fusible.

Alimentation en tension borne 31
- Ne pas raccorder aux batteries mais aux points de masse à l'intérieur (voir figure 96, tableau électrique central côté arrière) et à l'extérieur (palier moteur arrière gauche) de la cabine.

Figure 96: Tableau électrique central, côté arrière ESC-720

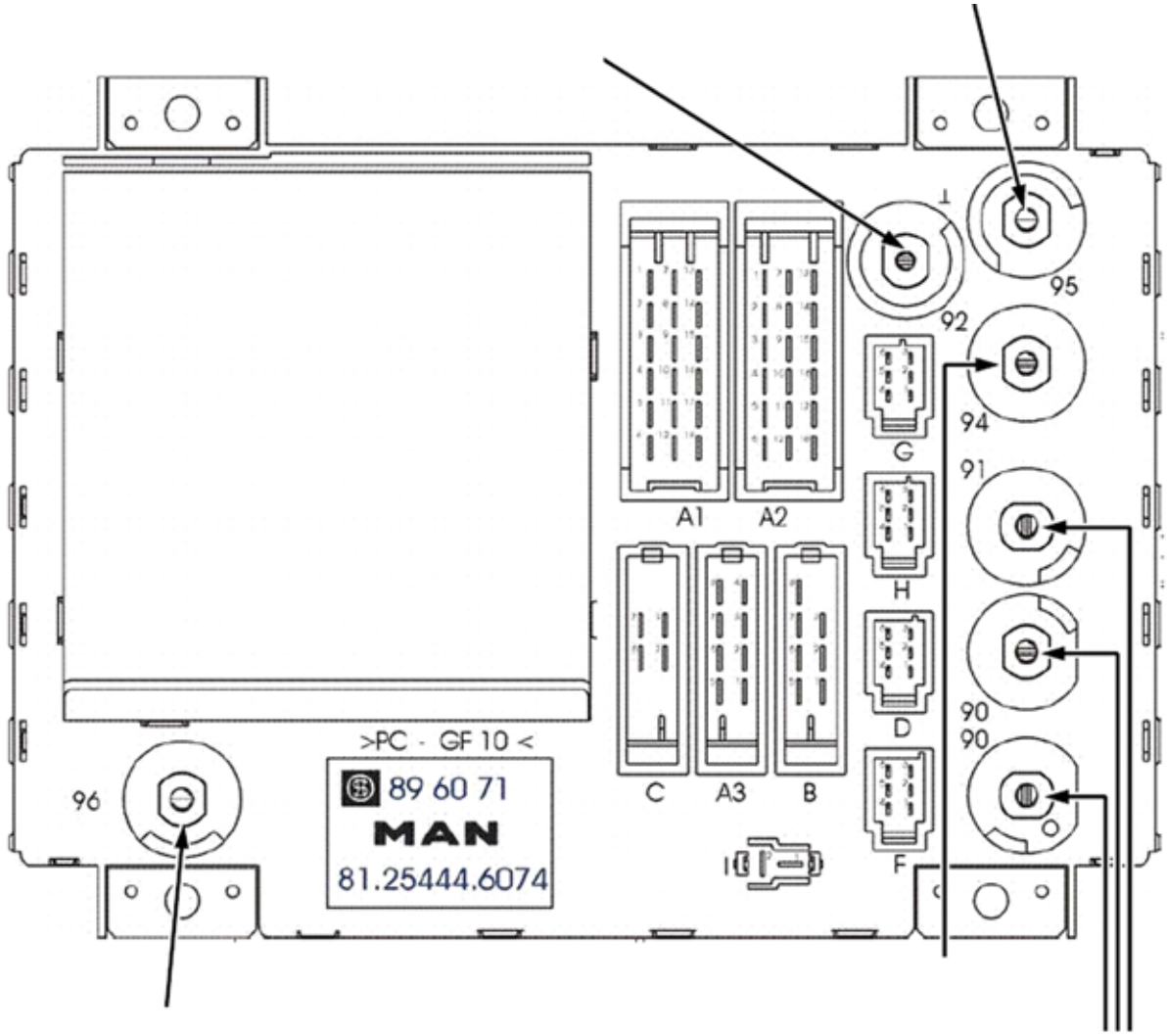
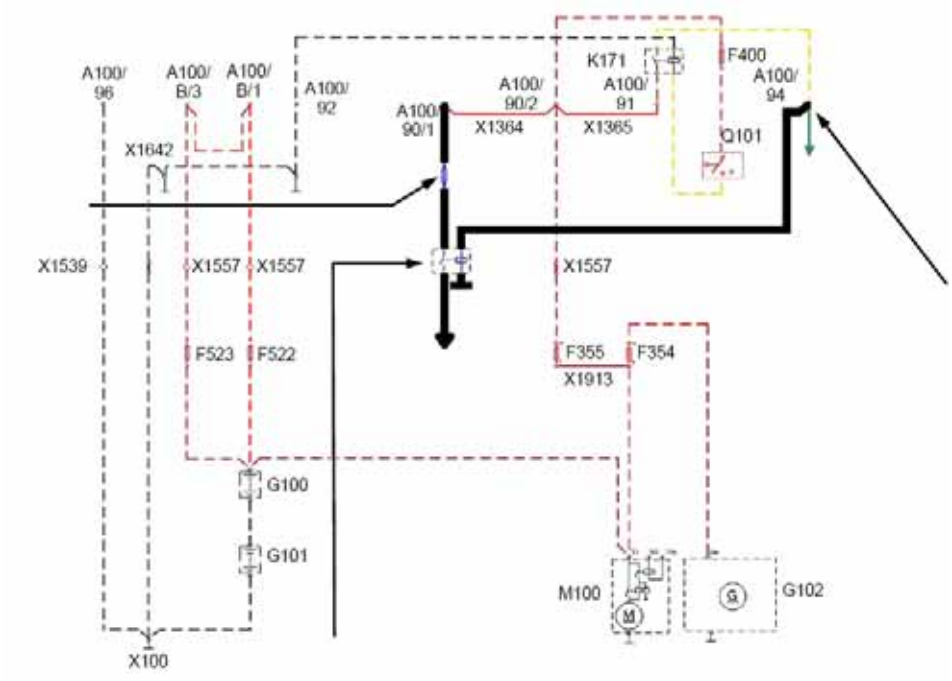


Schéma des connexions, consommateurs supplémentaires



Légende:

A1 00 Tableau électrique central
F354 Fusible principal borne 30
F355 Fusible principal borne 30
F400 Fusible antivol de direction
F522 Fusible câble 30000
F523 Fusible câble 30000
G100 Batterie 1
G101 Batterie 2
G102 Alternateur
K171 Relais borne 15
M100 Démarreur
Q101 Contact d'allumage
X1 00 Raccord à la masse moteur
X1 364 Pont entre les boulons de raccordement 90-1 et 90-2 du tableau électrique central
X1 365 Pont entre les boulons de raccordement 90-2 et 91 du tableau électrique central
X1 539 X1 557 Raccord enfichable point de séparation de cabine
X1 642 Point de masse dans la cabine derrière l'instrumentation
X1 644 Point de masse dans la cabine à côté du tableau électrique central
X1 913 Pont pour le câble 30076 dans le conduit de câbles sur le moteur

6.6 Système d’éclairage

L’autorisation partielle de mise en circulation selon la directive européenne 76/756/CEE y compris modification 97/28/CE expire en cas de modification apportée à l’équipement technique diffusant de la lumière (système d’éclairage). Ceci est tout particulièrement le cas si la disposition du système d’éclairage change de dimension ou si un feu est remplacé par un autre non homologué par MAN.
Le fabricant de carrosseries est responsable pour le respect des prescriptions légales.
Il ne faut en particulier pas rajouter de feux aux feux latéraux réalisés avec la technique à LED, cela conduirait à la détérioration du ZBR (ordinateur central de bord)!

Il faut respecter la charge maximale des voies de courant d‘éclairage. Le montage de fusibles plus forts qu’indiqué sur le tableau électrique central est interdit.

Il faut tenir compte des valeurs de référence suivantes en tant que valeurs maximales:

Feux de position	5A	par côté
Feux de stop	4x21 W	ampoules uniquement,
Clignotants	4x21 W	ampoules uniquement
Feux arrière antibrouillard	4x21 W	ampoules uniquement
Feux de recul	5A	en tout.

L’expression «ampoules uniquement» indique que ces voies de courant sont surveillées par l’ordinateur central de bord quant à d’éventuels défauts qui sont alors signalés. Le montage d’éléments d’éclairage à LED qui ne sont pas homologués par MAN, est interdit. Notez que sur les véhicules MAN, un câble de masse est utilisé, un retour par la masse via le châssis est interdit (voir aussi le paragraphe 6.2 Pose de câble, câble de masse.
Le réglage de base des projecteurs doit être revu et modifié une fois la carrosserie installée. Cela doit être effectué directement au niveau des projecteurs même sur les véhicules dotés d’une régulation de portée des projecteurs étant donné qu’un réglage avec le régleur ne remplace pas le réglage de base au niveau du véhicule. Toute extension ou modification doit faire l’objet d’une concertation avec le point de service MAN le plus proche étant donné qu’une adaptation de l’électronique de bord à l’aide de MAN-cats® peut être nécessaire, voir aussi le paragraphe 6.10.2.

6.7 Compatibilité électromagnétique

La compatibilité électromagnétique (CEM) doit être contrôlée en raison de l’interaction entre les divers composants électriques des systèmes électroniques, le véhicule et l’environnement. Tous les systèmes des véhicules industriels MAN sont conformes aux exigences de la norme MAN M3285 qu’on peut se procurer via www.normen.man-nutzfahrzeuge.de (enregistrement requis).

Les véhicules de MAN sont livrés conformément aux exigences de la directive 72/245/CEE y compris le complément 95/54/CE et sa modification 2004/104/CE. Tous les appareils (définition des appareils selon 89/336/CEE) installés sur le véhicule par le carrossier doivent être en conformité avec les directives légales en vigueur. Le carrossier est responsable de la compatibilité électromagnétique de ses composants ainsi que de son système. Après le montage de systèmes ou composants électriques/électroniques, le carrossier est responsable de la conformité du véhicule aux règlements actuels en vigueur. La possibilité de rétroréaction des systèmes électrique/électronique de carrosserie doit toujours être garantie, surtout si des dérangements côté carrosserie peuvent influencer le fonctionnement des appareils de péage, des appareils télématiques ou des dispositifs de télécommunication ou autres équipements du véhicule.

6.8 Appareils radio et antennes

Tous les appareils qui sont montés sur le véhicule, doivent être conformes aux prescriptions légales respectives en vigueur. Tous les dispositifs radiotechniques (comme p. ex. les installations de radio, les téléphones mobiles, les systèmes de navigation, les appareils de saisie de péage) doivent être équipés d'antennes extérieures dans les règles de l'art.

Dans les règles de l'art signifie:

- Les dispositifs radiotechniques, p. ex. une télécommande radio pour les fonctions de carrosserie, ne doivent influencer les fonctions du véhicule utilitaire.
- Ne pas déplacer les câbles existant déjà ou les utiliser à des fins supplémentaires.
- Une utilisation comme alimentation en courant n'est pas autorisée (exception : antennes actives homologuées MAN et leurs câbles d'alimentation).
- Des influences défavorables sur l'accès à d'autres composants du véhicule lors des opérations d'entretien et de réparation ne doivent être générées.
- En cas de perçage dans le pavillon, il faut utiliser les positions prévues par MAN et le matériel de montage autorisé (comme p. ex. les écrous à rainure autotaraudeuse, les joints).

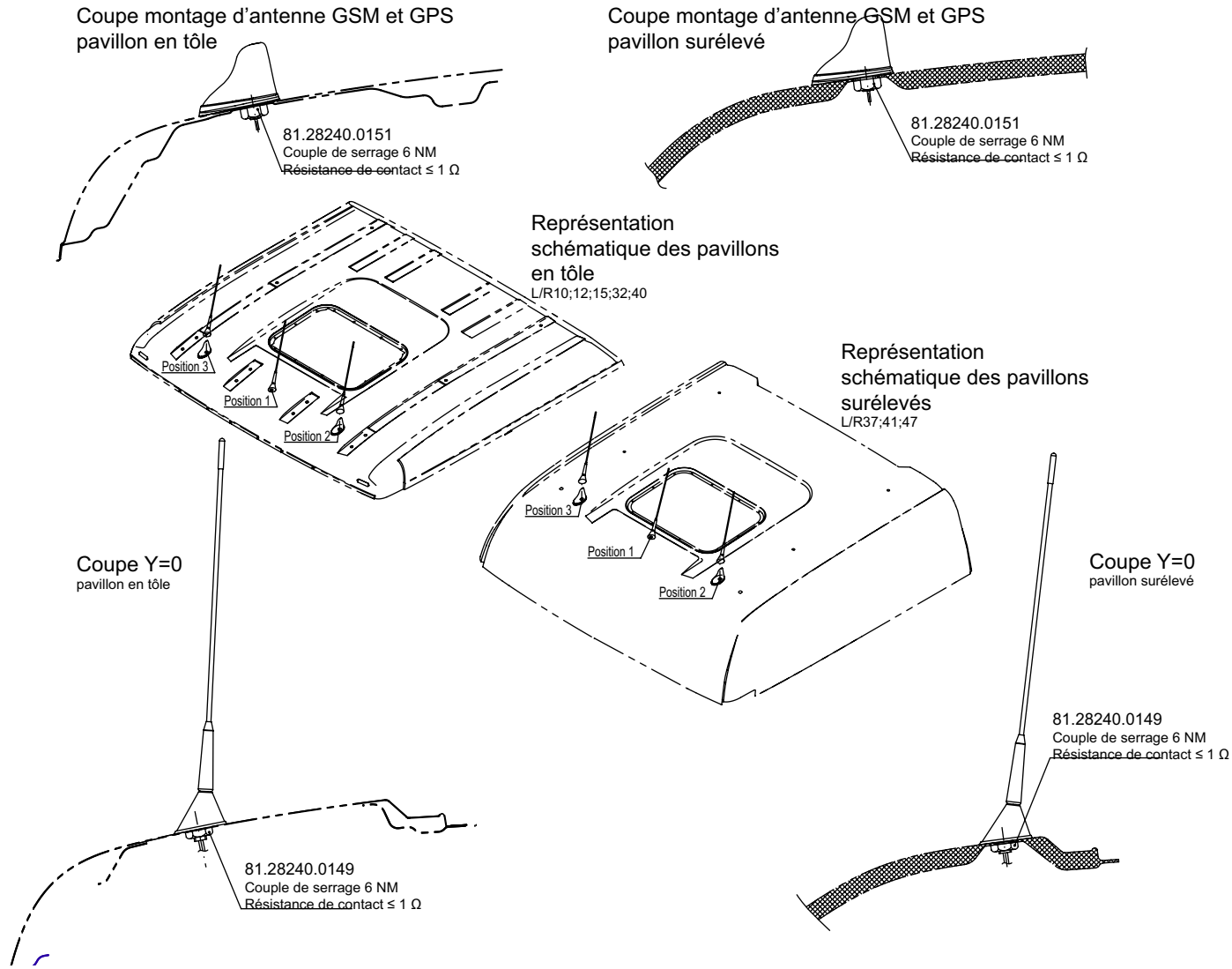
Vous pouvez vous procurer via le service des pièces de rechange les antennes, câbles, prises et connecteurs homologués par MAN.

Selon l'annexe I de la directive du conseil de l'UE 72/245/EWG dans la version 2004/104/CE il est prescrit que les emplacements de montage possibles d'antennes émettrices, de bandes de fréquences autorisées et la puissance d'émission doivent être publiés. Pour les bandes de fréquences suivantes, le montage conforme aux points de fixation prescrits par MAN (voir la figure 97) sur le pavillon du véhicule est autorisé.

Tableau 24: Bandes de fréquences avec emplacement de montage autorisé, fixation sur le pavillon

Bande de fréquences	Plage de fréquences	Puissance d'émission maxi
Onde courte	< 50 MHz	10W
bande 4m	66 MHz à 88 MHz	10W
bande 2m	144 MHz à 178 MHz	10W
bande 70cm	380 MHz à 480 MHz	10W
GSM 900	880 MHz à 915 MHz	10W
GSM 1800	1.710,2 MHz à 1.785 MHz	10W
GSM 1900	1.850,2 MHz à 1.910 MHz	10W
UMTS	1.920 MHz à 1.980 MHz	10W

Figure 97: Emplacements de montage des antennes ESC-560



Désignation	Numéro de référence	Position	Antenne voir la liste des pièces du système électrique
Montage d'antenne	81.28205.8001	Pos. 1	Antenne radio
Montage d'antenne	81.28205.8002	Pos. 1	Antenne radio + éseau D et E
Montage d'antenne	81.28205.8003	Pos. 1	Antenne radio + réseau D et E + GPS
Montage d'antenne radio LL	81.28200.8370	Pos. 2	Antenne radio CB
Montage d'antenne radio RL	81.28200.8371	Pos. 3	
Montage d'antenne radio LL	81.28200.8372	Pos. 2	Antenne radio omnidirectionnelle
Montage d'antenne radio RL	81.28200.8373	Pos. 3	
Montage d'antenne radio LL	81.28200.8374	Pos. 2	Antenne radio bande 2m
Montage d'antenne radio RL	81.28200.8375	Pos. 3	
Montage d'antenne LL	81.28200.8377	Pos. 3	Antenne GSM et GBS pour système de péage
Montage d'antenne RL	81.28200.8378	Pos. 2	
Montage d'antenne radio LL	81.28200.8004	Pos. 2	Antenne radio CB et antenne d'autoradio
Montage d'antenne combinée RL	81.28200.8005	Pos. 3	Antenne radio GSM + réseau D et E+ GPS + antenne radio CB
Montage d'antenne combinée LL	81.28200.8004	Pos. 2	

6.9 Interfaces sur le véhicule, pré-équipements pour la carrosserie

Les interventions dans le réseau de bord ne sont permises que via les interfaces mises à disposition par MAN (p. ex. pour le hayon élévateur, le dispositif de démarrage et d'arrêt, la régulation de régime intermédiaire, l'interface FMS). Le prélèvement sur le bus CAN est interdit, l'exception étant le bus CAN de carrosserie, voir l'interface TG du calculateur électronique pour l'échange externe de données (KSM). Les interfaces sont documentées intégralement dans le fascicule « Interfaces TG ». Si un véhicule est commandé avec des pré-équipements pour la carrosserie (p. ex. un dispositif de démarrage/d'arrêt à l'extrémité du cadre), ceux-ci sont alors installés départ usine et partiellement raccordés. Le carrossier doit alors se servir des schémas électriques et des plans des faisceaux de câbles correspondants (voir aussi le paragraphe 6.4). MAN met en place des protections pour le transfert du véhicule jusque chez le carrossier (au niveau des interfaces derrière la trappe avant côté convoyeur). Les protections pour le transport doivent être retirées dans les règles de l'art avant la mise en service de l'interface respective. Le post-équipement d'interfaces et/ou de prédispositions pour la carrosserie représente souvent un investissement important et ne peut s'effectuer qu'en ayant recours à un électricien spécialisé de l'organisation SAV MAN.

Prélèvement du signal D+ (le moteur tourne)

Attention: sur les véhicules TG, D+ ne doit pas être prélevé de l'alternateur.

Outre les signaux et informations mis à disposition à l'interface KSM, il est possible de prélever le signal D+ comme suit : l'ordinateur central de bord (ZBR) met un signal «le moteur tourne» à disposition (+ 24 V). Il peut être directement prélevé sur le ZBR (connecteur F2, contact enfichable 17).

La charge maximale de ce raccord ne doit pas dépasser 1 ampère. Il faut noter que des consommateurs internes également peuvent être raccordés ici, il faut garantir l'absence de rétroaction à ce raccord.

Télétransmission (« Remote Download (RDL) ») des informations de la mémoire de masse des tachygraphes numériques et des données de la carte du conducteur.

MAN prend en charge pour l'ensemble des fabricants la télétransmission des informations de la mémoire de masse des tachygraphes numériques et des données de la carte du conducteur (RDL = remote download). L'interface à ce sujet est publiée sur Internet à l'adresse www.fms-standard.com.

6.9.1 Interface électrique du hayon élévateur

Voir le chapitre « Hayon élévateur ».

6.9.2 Dispositif de démarrage / d'arrêt à l'extrémité du cadre

Le pré-équipement «Dispositif de démarrage / d'arrêt» est un système indépendant de l'interface ZDR et doit être commandé séparément.

La désignation **démarrage/arrêt** doit être utilisée en cas de réalisation d'un câblage du carrossier.

Cette désignation ne doit pas être confondue avec **arrêt d'urgenc**e.

6.9.3 Prélever le signal de vitesse

Attention ! Il faut effectuer toutes les interventions sur le tachygraphe contact coupé pour éviter des enregistrements de défaut dans le calculateur électronique !

Il est possible de prélever le signal de vitesse du tachygraphe.

Ce faisant, il faut s'assurer que la charge du contact enfichable ne dépasse pas 1 mA !

Cela correspond en règle générale à deux calculateurs électroniques raccordés. Si cette possibilité de prélèvement ne suffit pas, il faut raccorder des répartiteurs d'impulsions avec le numéro de référence MAN : 81.25311-0022 (3 x sortie d'impulsion v, charge max. 1 mA pour chaque sortie) ou

88.27120-0003 (5 x sortie d'impulsion v, charge max. 1mA pour chaque sortie).

Possibilités de prélèvement du signal B7 = signal de vitesse :

1) au connecteur B / contact enfichable 7 ou 6 au dos du tachygraphe
2) au raccord enfichable à 3 pôles X4366/contact 1 ; le raccord enfichable se trouve derrière un couvercle sur la colonne A côté chauffeur dans la zone plancher du chauffeur.
3) au raccord enfichable à 2 pôles X4659, contact 1 ou 2 ; le raccord enfichable se trouve derrière le tableau électrique central.
4) sur l'interface montée côté usine avec module de commande spécifique client à partir de STEP1 (voir le fascicule Interface TG paragraphe 4.3)

6.10 Electronique

Un grand nombre de systèmes électroniques est installé dans la série TGA pour la régulation, la commande et la surveillance des fonctions du véhicule. Le système de freinage électronique (EBS), la suspension pneumatique électronique (ECAS) et l'injection électronique de gazole (EDC) n'en sont que quelques exemples. Une interconnexion intégrale des appareils garantit que les valeurs mesurées peuvent être pareillement utilisées par tous les calculateurs électroniques.
Ceci entraîne une réduction des capteurs, fils et connecteurs et donc une diminution des sources d'erreur.
Les fils du réseau se reconnaissent, dans le véhicule, à leur torsadage. Plusieurs systèmes de bus CAN sont mis en œuvre parallèlement et ils peuvent ainsi être adaptés parfaitement à leurs fonctions respectives. Tous les systèmes de bus sont prévus pour être exclusivement utilisés par l'électronique des véhicules MAN, une intervention sur ces systèmes de bus est interdite à l'exception du bus CAN de carrosserie, voir l'interface TG du calculateur électronique pour l'échange externe de données (KSM).

6.10.1 Concept pour l'affichage et l'instrumentation

Le combiné d'instruments dans le TGA est intégré dans le réseau d'interconnexions des calculateurs électronique via un système de bus CAN. Un dérangement est affiché directement avec un texte clair ou un code de défaut sur l'écran central. L'instrumentation reçoit par un message CAN toutes les informations devant être affichées. Seules des diodes de longue durée sont employées au lieu d'ampoules. La plaque avec les symboles est étudiée en fonction de chaque véhicule, cela signifiant que seuls les fonctions et les pré-équipements qui ont été commandés, existent réellement. Si des fonctions devant être affichées (par ex. montage ultérieur d'un hayon élévateur, tendeur de ceinture, indicateur de benne) sont installées ultérieurement dans le véhicule, un nouveau paramétrage au moyen de MAN-cats® est nécessaire et une nouvelle plaque avec le symbole conforme au nouveau paramétrage doit être commandée auprès du service des pièces détachées. Pour le carrossier, il existe de cette façon la possibilité de paramétrer dans le véhicule des fonctions côté carrosserie, par exemple hayon élévateur ou fonctionnement de la benne et de doter l'instrumentation avec les symboles requis lors du montage du véhicule. Il n'est pas possible d'intégrer «à l'avance et en réserve» des fonctions du carrossier et pas permis à celui-ci de mettre ses propres fonctions ou de saisir des signaux au dos de l'instrumentation.

6.10.2 Concept de diagnostic et paramétrage avec MAN-cats®

est l'outil MAN de la deuxième génération pour le diagnostic et le paramétrage des systèmes électroniques du véhicule.
MAN-cats® II est donc opérationnel dans tous les points de service MAN. Si le carrossier ou le client est en mesure de transmettre dès la commande du véhicule la branche d'utilisation ou le type de carrosserie (p. ex. pour l'interface ZDR, ceux-ci sont déjà entrés dans le véhicule départ usine par programmation EOL (EOL = end of line, programmation en bout de chaîne).
L'utilisation de MAN-cats II® est ensuite nécessaire si ces paramètres doivent être modifiés. Les spécialistes en électronique des points de service MAN ont la possibilité de s'adresser aux spécialistes des systèmes directement à l'usine afin d'obtenir de ceux-ci le feu vert, les autorisations et les solutions pour les systèmes lors de certaines interventions sur le véhicule.

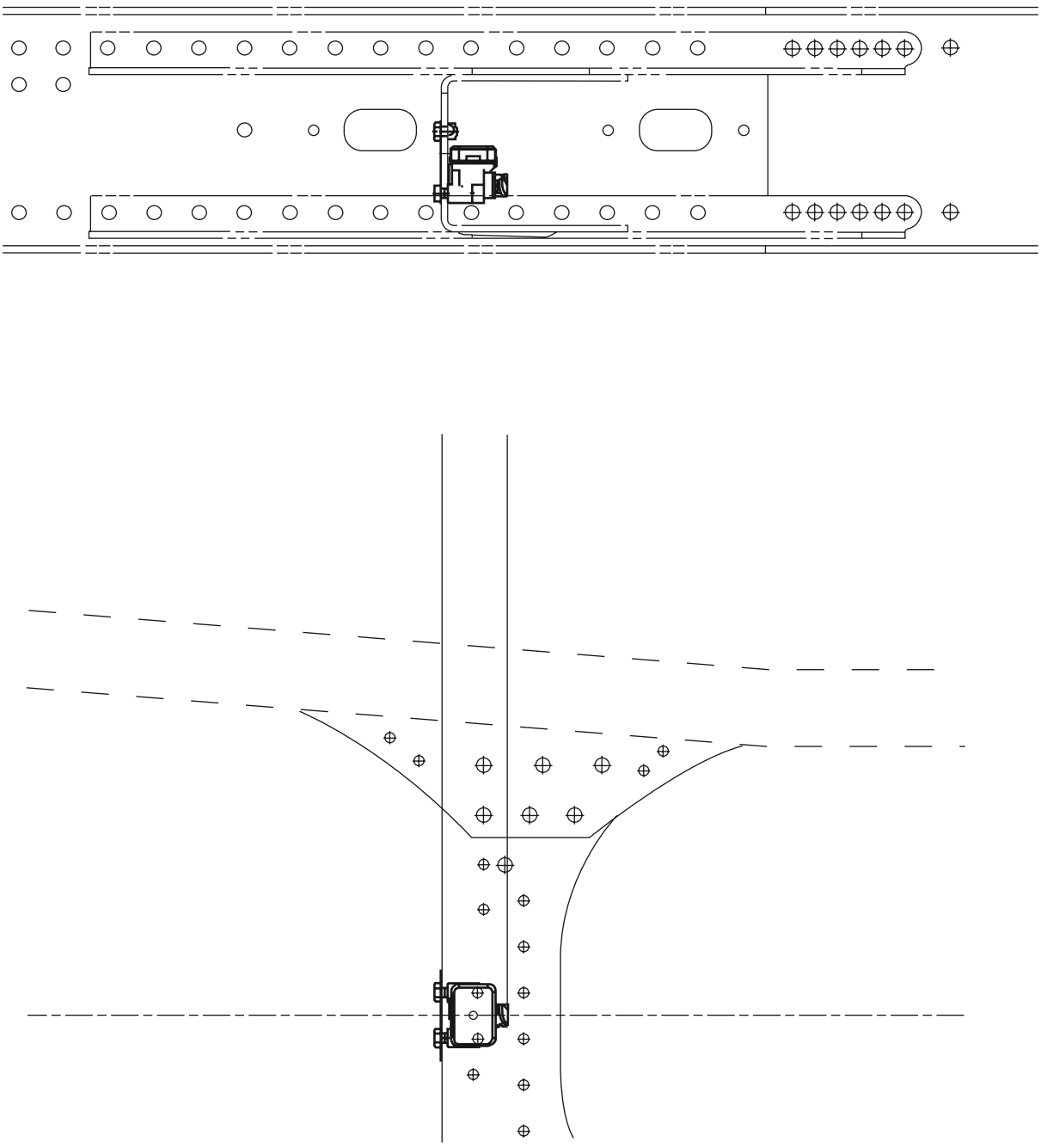
6.10.3 Paramétrage de l'électronique du véhicule

En cas de modifications apportées au véhicule nécessitant une autorisation ou étant critiques pour la sécurité, d'indispensable adaptation du châssis à la carrosserie, de transformations ou de montages ultérieurs, clarifier avant le début des travaux avec un spécialiste MAN-cats® du point de service MAN le plus proche, si un nouveau paramétrage du véhicule est indispensable.

6.10.4 Capteur de lacet ESP

La position et la fixation du capteur de lacet ne doivent pas être modifiées.

Figure 98: Exemple de montage d'un capteur de lacet ESP ESC-561



7. Prises de mouvement → (voir le fascicule séparé)

8. Freins, conduites

Les freins comptent parmi les composants les plus importants pour la sécurité du camion. Seul du personnel spécialement formé a le droit de modifier l'ensemble des freins y compris les conduites. Un contrôle visuel, auditif, du fonctionnement et de l'efficacité de l'ensemble du système de freinage est indispensable après chaque modification.

8.1 ALB, frein EBS

L'EBS rend le contrôle du réglage ALB inutile et un réglage n'est pas non plus possible. Un contrôle est tout au plus requis dans le cadre d'une surveillance du système de freinage (en Allemagne SP et §29 StVZO). Si un tel contrôle des freins est nécessaire, il faut effectuer une mesure de tension avec le système de diagnostic MAN-cats® ou procéder à un contrôle optique de la position d'angle de la tringlerie au niveau du capteur de charge sur essieu. Il ne faut en aucun cas débrancher le connecteur du capteur de charge sur essieu.
Avant le remplacement de lames de suspension, p. ex. par des lames plus puissantes il faut clarifier avec l'atelier MAN si un nouveau paramétrage du véhicule est requis pour pouvoir régler correctement l'ALB.

8.2 Conduites de frein et d'air comprimé

Toutes les conduites arrivant au frein à accumulateur à ressort doivent résister à la corrosion et à la chaleur conformément à DIN 14502 Partie 2 «Véhicules de lutte contre les incendies, Exigences générales».On trouvera ci-dessous à nouveau les principes les plus importants devant être observés lors de la pose des conduites d'air.

8.2.1 Principes de base

- Les tuyaux en polyamide (=tuyaux PA) doivent absolument être:
  - écartés des sources de chaleur
  - posés sans frotter nulle part
  - ne pas subir de tensions
  - et être posés sans les couder.
- Seuls des tuyaux d'air selon la norme MAN M3230 Partie 1 ont le droit d'être utilisés. (www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement requis). Ces tuyaux comportent tous les 350 mm - conformément à la norme - un numéro commençant par M3230.
- Entre le compresseur d'air et le dessiccateur d'air ou le régulateur d'air, des tuyaux en acier inox sont prescrits.
- En cas de soudage, déposer les conduites pour les protéger, voir aussi le chapitre «Modification du châssis», paragraphe «Soudage sur le cadre».

En raison d'un dégagement possible de chaleur, les tuyaux PA ne doivent pas être fixés à des tuyaux ou des supports métalliques reliés aux organes suivants:

- moteur
- compresseur d'air
- chauffage
- radiateur
- système hydraulique.

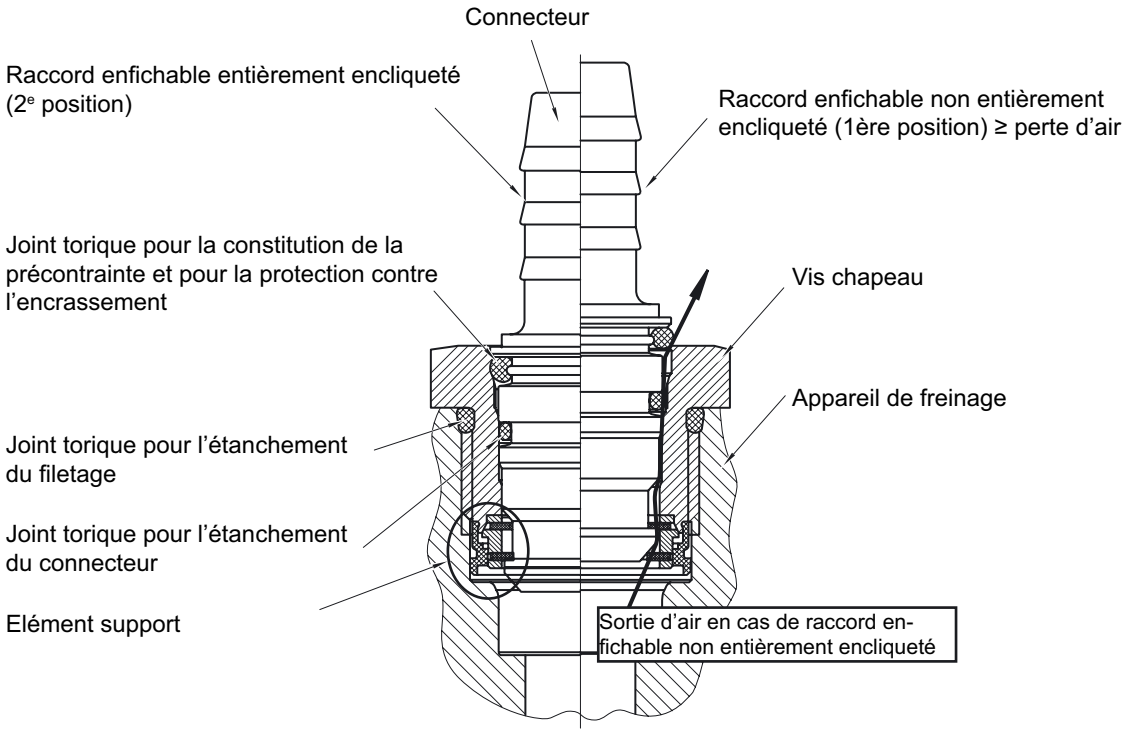
8.2.2 Connecteur, système Voss 232

Pour les conduites de frein / d'air seuls les connecteurs des systèmes Voss 232 (norme MAN: M 3298) et Voss 230 (pour les petits tuyaux NG6 et les raccords spéciaux comme double mandrin ; norme MAN: M 3061) sont autorisés (www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement requis). La norme mentionnée donne des instructions d'exécution détaillées et doit être impérativement appliquée pour le montage de conduites et organes pneumatiques. Le carrossier peut se procurer les normes MAN mentionnées via www.normen.man-nutzfahrzeuge.de (enregistrement requis).

Les système a deux positions d'encliquetage. Si le connecteur est seulement encliqueté à la première position, la connexion en cas de système 232 est volontairement non étanche et un encliquetage incorrect du connecteur se remarque immédiatement grâce au bruit généré.

- Le système doit être hors pression lors du desserrage de la vis chapeau.
- Après le desserrage de la liaison connecteur / vis chapeau, la vis chapeau doit être remplacée étant donné que l'élément support est détruit lors du desserrage.
- D'où la nécessité de retirer la vis chapeau pour desserrer la liaison entre une conduite et un organe. Le tuyau en plastique constitue, conjointement au connecteur, à la vis chapeau et à l'élément de maintien une unité pouvant être réutilisée. Seul le joint torique assurant l'étanchéité du filetage (voir la figure 99) doit être remplacé par un neuf (il faut graisser le joint torique et nettoyer la vis chapeau).
- L'unité de liaison enfichable décrite ci-dessus doit être bien serrée à la main dans l'organe et puis bloquée avec 12 ± 2 Nm dans le métal ou avec 10 + 1 Nm dans la matière plastique.

Figure 99: Système Voss 232, principe de fonctionnement ESC-174

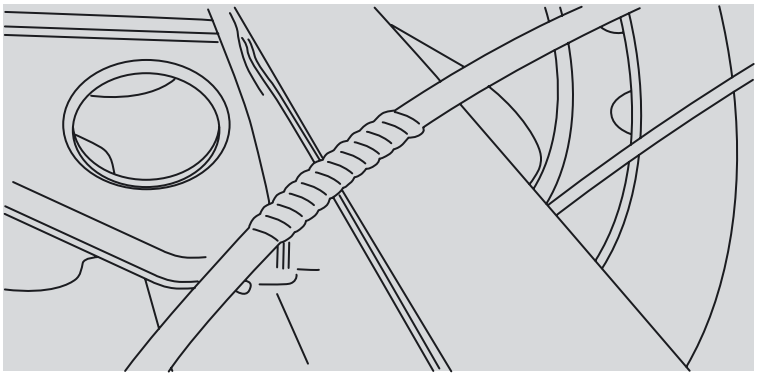

Connecteur
Raccord enfichable entièrement encliqueté (2e position)
Raccord enfichable non entièrement encliqueté (1ère position) ≥ perte d'air
Joint torique pour la constitution de la précontrainte et pour la protection contre l'encrassement
Vis chapeau
Appareil de freinage
Joint torique pour l'étanchement du filetage
Joint torique pour l'étanchement du connecteur
Elément support
Sortie d'air en cas de raccord enfichable non entièrement encliqueté

8.2.3 Pose et fixation des conduites

Principes de base de la pose des conduites:

- Il est interdit de poser les conduites sans les attacher, utiliser les possibilités prévues pour la fixation et/ou des tubes.
- Ne pas chauffer les tuyaux en matière plastique lors de la pose, même s'ils doivent décrire des arcs.
- Lors la fixation des tuyaux PA, il faut veiller à ne pas les tordre.
- Mettre un collier au début de l'arc et un autre à la fin de celui-ci ou un serre-câble devant et un serre-câble derrière s'il s'agit de faisceaux de tuyaux.
- Les gaines annelées pour faisceaux de câblage sont attachées à l'intérieur du cadre à des consoles en plastique et à proximité du moteur sur des glissières préalablement préparées, à l'aide d'attaches à crans ou y sont fixées par encliquetage.
- Ne jamais fixer plusieurs conduites avec un seul collier.
- Seuls des tuyaux PA (PA = polyamide) selon la DIN 74324 partie 1 ou la norme M 3230 partie 1(extension de DIN 74324 partie 1) peuvent être utilisés (www.normen.man-nutzfahrzeuge.de, enregistrement requis).
- Pour les tuyaux PA, ajouter à la longueur posée 1% (correspond à 10mm par mètre de câble) étant donné que les tuyaux en matière plastique se contractent en cas de froid et qu'ils doivent être utilisables jusqu'à -40°C.
- Il est interdit de chauffer les tuyaux lors de la pose.
- Pour raccourcir les tuyaux en matière plastique, il faut utiliser une pince découpeuse spéciale et non pas les scier car cela entraînerait la formation d'ébarbures à la surface de coupe et de copeaux dans le tuyau.
- Il n'y a pas de problèmes si les conduites PA sont contre les bords du cadre ou dans les ouvertures de celui-ci. Un aplatissement minimal au niveau de la conduite PA (profondeur 0,3mm max.) peut être toléré aux points de contact. Des traces de frottement similaires à des entailles sont toutefois interdites.
- Le contact des conduites PA entre elles est autorisé. Un aplatissement minimal est généré aux points de contact.
- Il est permis de regrouper parallèlement (pas en croix) des conduites/tubes PA et de les attacher avec des liens crantés, les conduites en PA et les gaines annelées doivent être attachées ensemble mais sans les mélanger. Tenir compte de la limitation de la mobilité due à l'effet de raidissement.
- Ne pas couvrir les bords du cadre avec une gaine annelée ouverte en longueur car le tuyau PA est attaquée aux points de contact avec la gaine annelée.
- Des appuis ponctuels au niveau des bords découpés du cadre peuvent être protégés au moyen d'une „spirale de protection" (voir la figure 100).
  La spirale de protection doit maintenir le tuyau à protéger rigide dans ses spires (exception: conduites PA Ø ≤ 6 mm).

Figure 100: Spirale de protection sur tuyau PA ESC-151



- Tout contact entre les conduites PA et gaines annelées PA avec des alliages d'aluminium (p. ex. réservoir en aluminium, pot de filtre à carburant) n'est pas autorisé du fait que les alliages d'aluminium s'usent mécaniquement (risque d'incendie).
- Les conduites pulsées qui se croisent (p. ex. carburant) ne doivent pas être attachées ensemble au point de croisement avec une attache à crans (risque d'abrasion par frottement).
- Aucune conduite que doit être fixée par encliquetage sur les conduites d'injection et les conduites en acier d'alimentation en carburant pour le dispositif de démarrage à flamme (risque d'abrasion par frottement, risque d'incendie).
- Les conduites posées pour la lubrification centralisée et les conducteurs de capteurs de l'ABS ne doivent être fixés aux conduites pneumatiques qu'avec une entretoise caoutchouc.
- Rien ne doit être encliqueté sur les flexibles de liquide de refroidissement et hydrauliques (p. ex. direction) (risque d'abrasion par frottement).
- Les câbles du démarreur ne doivent en aucun cas être attachés avec des conduites de carburant ou d'huile étant donné que l'absence de frottement pour le câble du pôle positif est une règle absolue !
- Effets de la chaleur: ne pas oublier l'accumulation de chaleur dans les zones encapsulées. Le contact des conduites avec écrans de protection thermique est interdit (distance minimale des écrans de protection thermique ≥ 100 mm, de l'échappement ≥ 200 mm)
- Les conduites métalliques sont pré-stabilisées et ne doivent être ni pliées, ni montées de sorte qu'elles se plient en cours de fonctionnement.

Les principes suivants doivent être observés en cas de passage des conduites si les organes/composants sont réciproquement mobiles:

- La conduite doit suivre sans aucun problème le mouvement de l'organe, d'où la nécessité de veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'espace libre par rapport aux pièces mobiles (compression des ressorts et débattement, angle de braquage, basculement de la cabine). Les conduites ne doivent pas s'allonger.
- S'agissant de la position fixe nécessaire au serrage, le point initial et le point final du mouvement doivent être très exactement définis. La conduite PA ou la gaine annelée doit être solidement maintenue à cet endroit au moyen d'une attache à crans aussi large que possible ou à l'aide d'un collier adapté au diamètre de la conduite.
- En cas de pose d'une conduite PA et d'une gaine annelée au même point, d'abord fixer la conduite PA qui est plus rigide. La gaine annelée qui est plus souple doit être fixée sur la conduite PA par attache à crans.
- Une conduite supporte des mouvements transversaux par rapport au sens de la pose ce qui implique toutefois que l'écart entre les points de serrage soit suffisant (règle générale : l'écart entre les points de serrage doit être égal à ≥ 5 fois l'amplitude du mouvement devant être neutralisée).
- Le meilleur moyen de neutraliser des mouvements de forte amplitude consiste à prévoir une pose en forme de U et un mouvement le long des branches du U:

Formule de base pour la longueur minimale de la bouche du mouvement:
longueur mini de la boucle du mouvement = 1/2 · amplitude du mouvement · rayon mini · π

- Les rayons minimaux suivants doivent être respectés dans le cas des conduites PA (il est indispensable de définir très exactement le point initial et le point final du mouvement étant donné que ceux-ci servent de position fixe pour le serrage):

Tableau 25: Rayons minimaux des conduites PA

Ø nominal [mm]	4	6	9	12	14	16
Rayon ≥ [mm]	20	30	40	60	80	95

- Pour la fixation des conduites, utiliser des colliers en matière plastique, respecter la distance maximale entre les colliers selon le tableau 26.

Tableau 26: Distance maximale entre les colliers en fonction de la taille du tuyau

Taille du tuyau	4x1	6x1	8x1	9x1,5	11x1,5	12x1,5	14x2	14x2,5	16x2
Distance entre les colliers [mm]	500	500	600	600	700	700	800	800	800

8.2.4 Perte d’air comprimé

Les installations à air comprimé ne peuvent pas avoir un degré de rendement de 100 %, ne serait-ce qu’en raison de faibles fuites souvent inévitables malgré une conception consciencieuse. La question est de savoir quelle perte d’air comprimé est inévitable et laquelle est trop importante. Disons, pour simplifier, qu’il faut éviter toute perte d’air comprimé entraînant l’impossibilité de partir immédiatement après le lancement du moteur dans les 12 heures qui suivent l’arrêt du véhicule. Deux méthodes différentes pour savoir si une perte d’air est inévitable ou non en découlent:

- Dans les 12 heures qui suivent le remplissage jusqu’à la pression de coupure, la pression ne doit pas être < à 6 bars dans aucun des circuits. Le contrôle ne doit pas être effectué avec des cylindres de frein à ressorts ventilés, c’est-à-dire avec frein d’immobilisation enclenché.
- La pression doit être retombée au maximum de 2% dans le circuit objet du contrôle dans les 10mn qui suivent le remplissage jusqu’à la pression de coupure.

Si la perte d’air est plus importante que celle décrite ci-dessus, il y a une fuite non admissible qui doit être arrêtée.

8.3 Raccordement des consommateurs auxiliaires

Toutes les conduites dans le système d’air comprimé du TGA sont équipées des systèmes Voss 232 et 230 (pour petits tuyaux NG6 et raccords spéciaux. p. ex. double mandrin).En cas de travaux sur le châssis, seul le système d’origine est autorisé. Un raccordement de consommateurs d’air comprimé côté carrosserie au système d’air comprimé peut être effectué uniquement dans le circuit pour les consommateurs auxiliaires. Pour chaque consommateur supplémentaire avec un raccord pneumatique > NG6 (6x1 mm), un propre clapet de décharge est nécessaire.

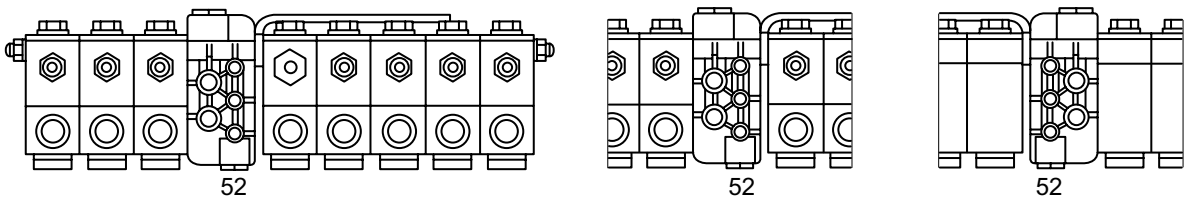
Le raccordement de consommateurs auxiliaires est interdit:

- dans les circuits pour le frein de service et le frein d’immobilisation
- aux raccords de contrôle (montés sur une plaque de distribution côté chauffeur et facilement accessible)
- directement à l’ECAM (electronic controlled air manufacturing = génération d’air comprimé à régulation électronique) ou à la valve de sécurité à quatre circuits.

MAN raccorde ses propres consommateurs d’air via une réglette de distribution sur le bloc d’électrovannes qui est monté sur la traverse au point de coudage du cadre.

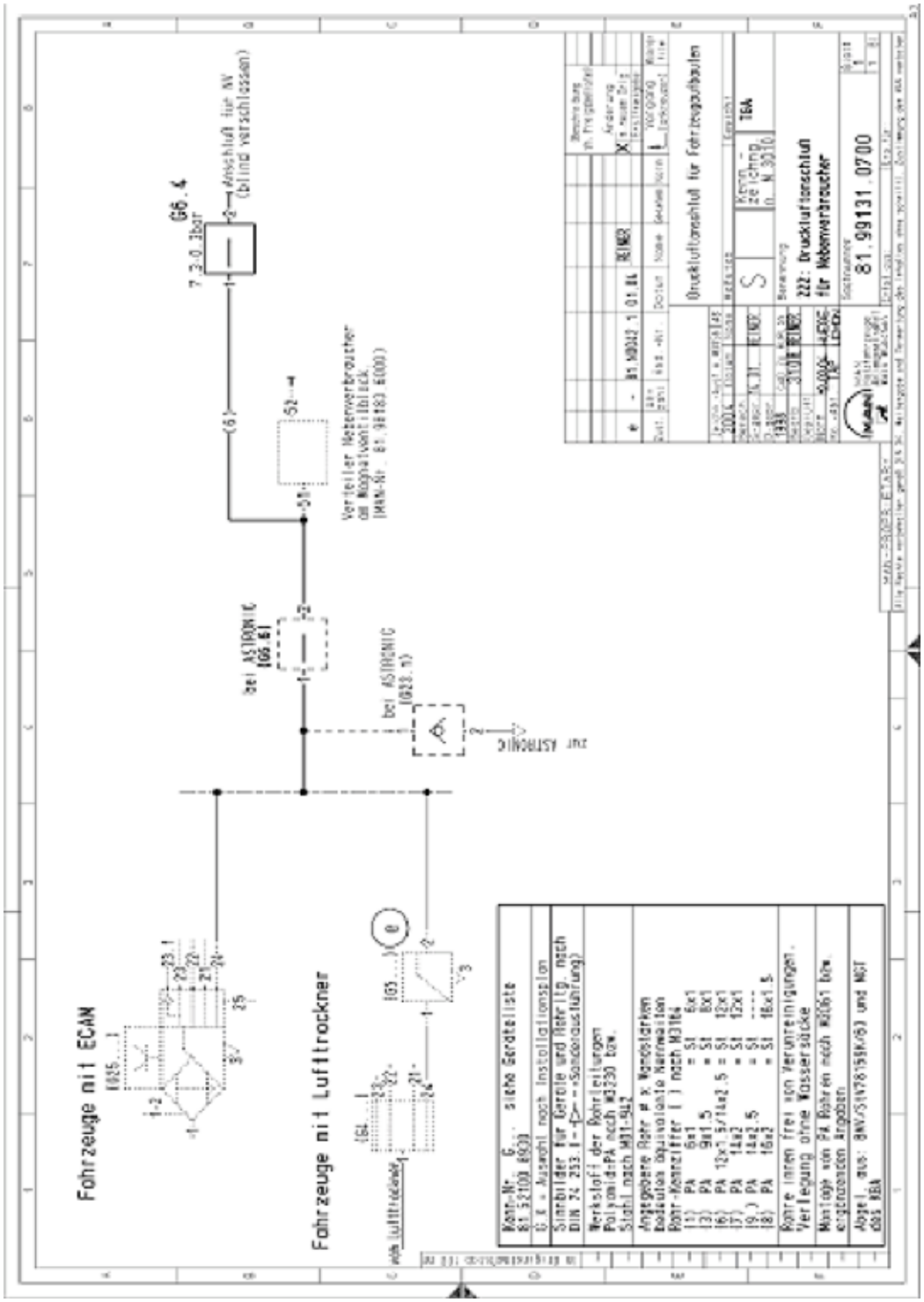
Pour le carrossier il y a deux possibilités de raccordement:
Au milieu du groupe de distribution, il y a un répartiteur pour les consommateurs auxiliaires (voir la figure 101) dont le raccord 52 (fermeture aveugle) est réservé pour les consommateurs auxiliaires côté carrosserie. Le raccordement s’effectue avec le système Voss 232 NG 8 via un clapet de décharge qui doit être monté séparément par le carrossier.

Figure 101: Raccordement au répartiteur pour les consommateurs auxiliaires ESC-180



L’autre possibilité est un raccordement à un clapet de décharge et de non retour pour les consommateurs auxiliaires côté carrosserie, qui peut être commandé départ usine. Pression de fermeture 7,3 – 0,3 bar, voir figure 102. Le raccord est un filetage M22x1,5.

Figure 102: Raccord d’air comprimé pour consommateurs auxiliaires



8.4 Postéquipement de freins permanents d'une origine autre que MAN

Le montage de freins permanents non documentés par MAN (ralentisseurs, ralentisseurs électromagnétiques) est fondamentalement impossible. Le postéquipement de freins permanents d'une autre origine que MAN est interdit car les interventions nécessaires au niveau du frein à commande électronique (EBS) et de la gestion propre au véhicule concernant le freinage et la chaîne cinématique sont interdites.

9. Calculs

9.1 Vitesse

La vitesse de déplacement du véhicule est généralement déterminée en se basant sur le régime moteur, la taille des pneus et la démultiplication totale comme suit:

Formule 18: Vitesse

$$v = \frac{0{,}06 \cdot n_{Mot} \cdot U}{i_G \cdot i_v \cdot i_A}$$

Signification:

v	=	vitesse de déplacement en [km/h]
n_{Mot}	=	régime moteur en [tr/mn]
U	=	circonférence de roulement du pneu en [m]
I_G	=	démultiplication de la boîte de vitesses
i_V	=	démultiplication de la boîte de transfert
i_A	=	rapport de pont

Pour déterminer la vitesse maxi théorique (ou la vitesse maxi en fonction de la conception), le calcul est effectué avec une augmentation de 4 % du régime moteur. La formule est alors la suivante:

Formule 19: Vitesse maxi théorique

$$v = \frac{0{,}0624 \cdot n_{Mot} \cdot U}{i_G \cdot i_v \cdot i_A}$$

Attention : Le calcul sert exclusivement à déterminer la vitesse finale théorique résultant des régimes et des démultiplications - la formule ne prend pas en compte que la vitesse maxi réelle est inférieure lorsque les résistances à l'avancement contrebalancent les forces d'entraînement. On trouvera au paragraphe 9.8 «Résistances à l'avancement» une estimation des vitesses réelles possibles sur la base d'un calcul des performances et dans lequel la résistance de l'air, la résistance au roulement et en cote d'une part et la traction d'autre part se compensent. La vitesse maxi en fonction de la conception est toujours de 85 km/h pour les véhicules dont la vitesse est limitée selon 92/24/CEE.

Exemple de calcul:

Véhicule:	type H56 TGA 33.430 6x6 BB
Taille des pneus:	315/80 R 22,5
Circonférence de roulement:	3,280m
Boîte de vitesses:	ZF 16S 2522 TO
Démultiplication de la BV pour le rapport le plus lent:	13,80
Démultiplication de la BV pour le rapport le plus rapide:	0,84
Régime moteur minimal au couple moteur maxi:	1.000 tr/min
Régime moteur maximal:	1.900 tr/min
Démultiplication de la boîte de transfert G 172 en gamme route:	1,007
Démultiplication de la boîte de transfert G 172 en gamme tout-terrain:	1,652
Rapport de pont:	4,00

Paramètres souhaités:

1. La vitesse mini en gamme tout-terrain avec le couple maxi
2. La vitesse maxi théorique sans limiteur de vitesse

Solution 1:

$$v = \frac{0{,}06 \cdot 1000 \cdot 3{,}280}{13{,}8 \cdot 1{,}652 \cdot 4{,}00}$$

$$v = 2{,}16 \text{ km/h}$$

Solution 2:

$$v = \frac{0{,}0624 \cdot 1900 \cdot 3{,}280}{0{,}84 \cdot 1{,}007 \cdot 4{,}00}$$

$$v = 115 \text{ km/h}$$

115km/h sont théoriquement possibles mais sont réglés cependant sur 90 km/h par la limitation de vitesse (réglage sur 89 km/h en raison des tolérances à prendre en compte).

9.2 Degré de rendement

Le degré de rendement exprime le rapport entre la puissance délivrée et la puissance transmise. La puissance délivrée est toujours inférieure à la puissance transmise, le degré de rendement η est donc toujours < 1 respectivement < 100%.

Formule 20: Degré de rendement

$$\eta = \frac{P_{ab}}{P_{zu}}$$

Les degrés de rendement spécifiques se multiplient s'il y a plusieurs organes couplés en ligne.

Exemple de calcul d'un degré de rendement spécifique:

Degré de rendement d'une pompe hydraulique η = 0,7. Puissance requise, donc délivrée P_{ab} = 20 kW.
A combien s'élève la puissance fournie P_{zu}?

Solution:

$$P_{zu} = \frac{P_{ab}}{\eta}$$

$$P_{zu} = \frac{20}{0{,}7}$$

$$P_{zu} = 28{,}6 \text{ kW}$$

Exemple de calcul de plusieurs degrés de rendement:

Degré de rendement d'une pompe hydraulique $\eta_1 = 0{,}7$. Cette pompe entraîne un moteur hydraulique par un système d'arbre de transmission à deux cardans.

Degrés spécifiques de rendement:

Pompe hydraulique:	η_1	=	0,7
Arbre à cardan a:	η_2	=	0,95
Arbre à cardan b:	η_3	=	0,95
Moteur hydraulique:	η_4	=	0,8

Puissance requise, donc délivrée $P_{ab} = 20$ kW
A combien s'élève la puissance fournie P_{zu}?

Solution:

Degré de rendement total:

$$\eta_{ges} = \eta_1 \bullet \eta_2 \bullet \eta_3 \bullet \eta_4$$

$$\eta_{ges} = 0{,}7 \bullet 0{,}95 \bullet 0{,}95 \bullet 0{,}8$$

$$\eta_{ges} = 0{,}51$$

Puissance fournie:

$$P_{zu} = \frac{20}{0{,}51}$$

$$P_{zu} = 39{,}2 \text{ kW}$$

9.3 Force de traction

La force de traction dépend des paramètres suivants:

- couple moteur
- démultiplication totale (y compris les roues)
- degré de rendement de la transmission.

Formule 21: Force de traction

$$F_z = \frac{2 \bullet \pi \bullet M_{Mot} \bullet \eta \bullet i_G \bullet i_V \bullet i_A}{U}$$

F_Z	=	force de traction en [N]
M_{Mot}	=	couple moteur en [Nm]
η	=	degré total de rendement dans la chaîne cinématique, valeurs estimatives voir tableau 27
i_G	=	démultiplication de la boîte de vitesses
i_V	=	démultiplication de la boîte de transfert
i_A	=	rapport de pont
U	=	circonférence de roulement du pneu en [m]

Exemple pour la force de traction voir 9.4.3 Calcul de l'aptitude à la montée.

9.4 Aptitude en côte

9.4.1 Distance parcourue en cas de montée ou de descente

L'aptitude en côte d'un véhicule est indiquée en %. L'indication 25% p. ex. signifie qu'une hauteur h = 25 m est franchie sur une longueur horizontale l = 100 m. En l'utilisant adéquatement, ceci est également valable pour les descentes.
La distance réellement parcourue c est alors calculée comme suit:

Formule 22: Distance parcourue en cas de montée ou de descent

$$c = \sqrt{l^2 + h^2} = l \cdot \sqrt{1 + \left[\frac{p}{100}\right]^2}$$

c = distance parcourue en [m]
l = longueur horizontale d'une montée / d'une descente en [m]
h = hauteur verticale d'une montée / d'une descente en [m]
p = montée / descente en [%]

Exemple de calcul:

Indication de la montée p = 25 %. A combien s'élève la distance parcourue sur une longueur de 200m?

$$c = \sqrt{l^2 + h^2} = 200 \cdot \sqrt{1 + \left[\frac{25}{100}\right]^2}$$

c = 206 m

9.4.2 Angle d'inclinaison de la montée ou de la descente

L'angle de montée ou de descente a est calculé comme suit:

Formule 23: Angle d'inclinaison de la montée ou de la descente

$$\tan \alpha = \frac{p}{100}, \quad \alpha = \arctan\frac{p}{100}, \quad \sin \alpha = \frac{h}{c}, \quad \alpha = \arcsin\frac{h}{c}$$

a = angle d'inclinaison de la montée ou de la descente en [°]
p = montée / descente en [%]
h = hauteur verticale d'une montée / descente en [m]
c = distance parcourue en [m]

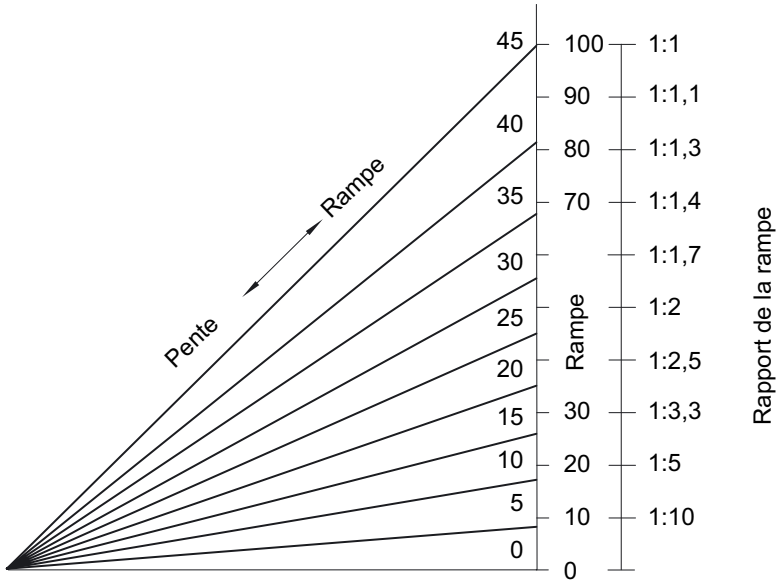
Exemple de calcu:

Montée 25 %. A combien s'élève l'angle d'inclinaison de la montée?

$$\tan \alpha = \frac{p}{100} = \frac{25}{100}$$

α = arctan 0,25
α = 14°

Figure 103: Taux de montée, montée, angle d'inclinaison de la montée ESC-171



9.4.3 Calcul de l'aptitude en côte

L'aptitude en côte dépend de:

- la force de traction (voir formule 21)
- la masse totale du train routier y compris la masse totale de la remorque ou de la semi-remorque
- la résistance au roulement
- l'adhérence (friction)

Pour l'aptitude en côte on applique la formule suivante:

Formule 24: Aptitude en côte

$$p = 100 \cdot \left[\frac{F_z}{9{,}81 \cdot G_z} - f_R \right]$$

Signification:

p	=	aptitude en côte [%]
M_{Mot}	=	couple moteur [Nm]
F_z	=	force de traction en [N], calcul selon la formule 21
G_z	=	masse totale du train routier en [kg]
f_R	=	coefficient de résistance au roulement, voir tableau 27
i_G	=	démultiplication de la boîte de vitesses
i_A	=	démultiplication de la boîte de transfert
i_V	=	rapport de l'essieu moteur
U	=	circonférence de roulement du pneu en [m]
η	=	degré total de rendement dans la chaîne cinématique, voir le tableau 28

La formule 21 détermine l'aptitude en côte du véhicule faisant l'objet du calcul en fonction des caractéristiques suivantes:

- couple moteur
- démultiplication de la boîte de vitesses, boîte de transfert, entraînement des essieux, pneus et
- masse totale du train routier.

Seule est prise en compte l'aptitude du véhicule à franchir une certaine montée en raison de ses caractéristiques. Le calcul ne prend pas en compte l'adhérence existant réellement entre les roues et la chaussée qui, lorsque celle-ci est mauvaise (mouillée p. ex.), peut mettre un terme à la traction bien en dessous de l'aptitude en côte calculée ici. La détermination des conditions réelles en raison de l'adhérence existante est discutée dans la formule 25.

Tableau 27: Coefficients de résistance au roulement

chaussée	Coefficient f_R
bonne route asphaltée	0,007
route asphaltée humide	0,015
bonne route bétonée	0,008
route bétonée raboteuse	0,011
pavés	0,017
mauvaise route	0,032
chemin de terre	0,15...0,94
sable pas stabilisé	0,15...0,30

Tableau 28: Degré total de rendement dans la chaîne cinématique

Nombre d'essieux moteurs	η
un essieu moteur	0,95
deux essieux moteurs	0,9
trois essieux moteurs	0,85
quatre essieux moteurs	0,8

Exemple de calcul:

Véhicule:	type H56 TGA 33.430 6x6 BB		
Couple moteur maxi:	M_{Mot}	=	2.100 Nm
Degré de rendement avec trois essieux moteurs:	η_{ges}	=	0,85
Démultiplication de la BV avec le rapport le plus lent:	i_G	=	13,80
Démultiplication de la boîte transfert en gamme route:	i_V	=	1,007
Démultiplication de la boîte transfert en gamme tout-terrain:	i_V	=	1,652
Rapport de l'essieu moteur:	i_A	=	4,00
Pneus 315/80 R 22.5 avec circonférence de roulement:	U	=	3,280 m
Masse totale du train routier:	G_Z	=	100.000 kg
Coefficient de résistance au roulement:			
- route asphaltée plane	f_R	=	0,007
- mauvaise roue, nids de poule	f_R	=	0,032

Est recherché:

aptitude maximale en côte p_f en rapport route et tout-terrain.

Solution:

1. Force de traction maxi (définition voir formule 21) en rapport route:

$$F_z = \frac{2\pi \cdot M_{Mot} \cdot \eta \cdot i_G \cdot i_V \cdot i_A}{U}$$

$$F_z = \frac{2\pi \cdot 2100 \cdot 0{,}85 \cdot 13{,}8 \cdot 1{,}007 \cdot 4{,}00}{3{,}280}$$

$$F_z = 190070 \text{ N} = 190{,}07 \text{ kN}$$

2. Force de traction maxi (définition voir formule 21) en rapport tout-terrain:

$$F_z = \frac{2\pi \cdot M_{Mot} \cdot \eta \cdot i_G \cdot i_V \cdot i_A}{U}$$

$$F_z = \frac{2\pi \cdot 2100 \cdot 0{,}85 \cdot 13{,}8 \cdot 1{,}007 \cdot 4{,}00}{3{,}280}$$

$$F_z = 311812 \text{ N} = 311{,}8 \text{ kN}$$

3. Aptitude maximale en côte en rapport route sur bonne route asphaltée:

$$p = 100 \cdot \left[\frac{F_z}{9{,}81 \cdot G_z} - f_R \right]$$

$$p = 100 \cdot \left[\frac{190070}{9{,}81 \cdot 100000} - 0{,}007 \right]$$

$$p = 18{,}68\%$$

4. Aptitude maximale en côte en rapport route sur mauvaise route, nids de poule:

$$p = 100 \cdot \left[\frac{190070}{9{,}81 \cdot 100000} - 0{,}032 \right]$$

$$p = 16{,}18\%$$

5. Aptitude maximale en côte en rapport tout-terrain sur bonne route asphaltée:

$$p = 100 \cdot \left[\frac{311812}{9{,}81 \cdot 100000} - 0{,}007 \right]$$

$$p = 31{,}09\%$$

6. Aptitude maximale en côte en rapport tout-terrain, sur mauvaise route, nids de poule:

$$p = 100 \cdot \left[\frac{311812}{9{,}81 \cdot 100000} - 0{,}032 \right]$$

$$p = 28{,}58\%$$

Remarque:

Les exemples indiqués ne prennent pas en compte si la traction requise pour monter la pente peut être transmise en raison de l'adhérence entre la chaussée et les roues motrices (friction). La formule suivante est valable:

Formule 25: Aptitude à la montée en raison de l'adhérence entre la chaussée et le pneu

$$p_R = 100 \cdot \left[\frac{\mu \cdot G_{an}}{G_z} - f_R \right]$$

Signification:

p_R	=	aptitude à la montée en raison de la friction en [%]
μ	=	coefficient d'adhérence pneus/chaussée, si route asphaltée mouillée ~ 0,5
f_R	=	coefficient de résistance au roulement, si route asphaltée mouillée ~ 0,015
G_{an}	=	somme des charges sur essieux des essieux moteurs dans le sens de la masse en [kg]
G_Z	=	masse totale du train routier en [kg]

Exemple de calcul:

Véhicule ci-dessus:	type H56 TGA 33.430 6x6 BB		
Coefficient d'adhérence route asphaltée mouillée:	μ	=	0,5
Coefficient de résistance au roulement, route asphaltée mouillée:	f_R	=	0,015
Masse totale du train routier:	G_Z	=	100.000 kg
Somme des charges sur essieu de tous les essieux moteurs:	G_{an}	=	26.000 kg

$$p_R = 100 \cdot \left[\frac{0{,}5 \cdot 26000}{100000} - 0{,}015 \right]$$

$$p_R = 11{,}5\%$$

9.5 Couple

Si la force et l'écart effectif sont connus:

Formule 26: Couple avec force et écart effectif

$$M = F \cdot l$$

Si la puissance et le régime sont connus:

Formule 27: Couple avec puissance et régime

$$M = \frac{9550 \cdot P}{n \cdot \eta}$$

Si le débit (débit volumétrique), la pression et le régime dans le système hydraulique sont connus:

Formule 28: Couple avec débit, pression et régime

$$M = \frac{15{,}9 \cdot Q \cdot p}{n \cdot \eta}$$

Signification:

M	=	couple en [Nm]
F	=	force en [N]
l	=	écart effectif de la force à partir du point de rotation en [m]
P	=	puissance en [kW]
n	=	régime en [tr/mn]
η	=	degré de rendement
Q	=	débit volumétrique en [l/min]
p	=	pression en [bar]

Exemple de calcul, si force et degré de rendement sont connus:

Un treuil à câble caractérisé par une force de traction F = 50000 N a un tambour d'un diamètre d = 0,3 m.
Quel est le couple disponible sans tenir compte du degré de rendement?

Solution:

$M = F \cdot l = F \cdot 0{,}5d$ (le rayon de tambour est le bras de levier)

$M = 50000\ N \cdot 0{,}5 \cdot 0{,}3\ m$

$M = 7500\ Nm$

Exemple si la puissance et le régime sont connus:

Une prise de mouvement doit transmettre la puissance P = 100 kW à n = 1500 tr/mn.
Quel est le couple que la prise de mouvement doit pouvoir transmettre sans tenir compte du degré de rendement?

Solution:

$$M = \frac{9550 \cdot 100}{1500}$$

$$M = 637 \text{ Nm}$$

Exemple, si débit (débit volumétrique), pression et régime sont connus pour une pompe hydraulique:

Une pompe hydraulique refoule un débit volumétrique Q = 80 l/mn à une pression p = 170 bars et à une vitesse n = 1000 tr/mn. Quel couple est nécessaire sans tenir compte du degré de rendement?

Solution:

$$M = \frac{15{,}9 \cdot 80 \cdot 170}{1000}$$

$$M = 216 \text{ Nm}$$

Les couples calculés doivent être divisés à chaque fois par le degré total de rendement s'il faut tenir compte du degré de rendement (voir également le paragraphe 9.2 Degré de rendement).

9.6 Puissance

Si mouvement vertical:

Formule 29: Puissance si mouvement vertical

$$M = \frac{9{,}81 \cdot m \cdot v}{1000 \cdot \eta}$$

Si mouvement plan:

Formule 30: Puissance si mouvement plan

$$P = \frac{F \cdot v}{1000 \cdot \eta}$$

Si mouvement rotatif:

Formule 31: Puissance si mouvement rotatif

$$P = \frac{M \cdot n}{9550 \cdot \eta}$$

Dans le système hydraulique:

Formule 32: Puissance dans le système hydraulique

$$P = \frac{Q \cdot p}{600 \cdot \eta}$$

Signification:

P	=	puissance en [kW]
m	=	masse en [kg]
v	=	vitesse en [m/s]
η	=	degré de rendement
F	=	force en [N]
M	=	couple en [Nm]
n	=	régime en [tr/min]
Q	=	débit (débit volumétrique) en [l/min]
p	=	pression en [bar]

1. exemple - mouvement vertical:

Charge utile du hayon élévateur y compris poids mort	m	= 2. 600 kg
Vitesse de levage	v	= 0,2 m/s

A combien s'élève la puissance si le degré de rendement n'est pas pris en compte?

Solution:

$$P = \frac{9{,}81 \cdot 2600 \cdot 0{,}2}{1000}$$

$$P = 5{,}1 \text{ kW}$$

2. exemple - mouvement plan:

Treuil à câble	F	= 100.000N
Vitesse du câble	v	= 0,15 m/s

A combien s'élève la puissance nécessaire si le degré de rendement n'est pas pris en compte?

$$P = \frac{100000 \cdot 0{,}15}{1000}$$

$$P = 15 \text{ kW}$$

3. exemple - mouvement rotatif:

Régime de la prise de mouvement	n	= 1.800/min
Couple admissible	M	= 600 Nm

Quelle est la puissance possible si le degré de rendement n'est pas pris en compte?

Solution:

$$P = \frac{600 \cdot 1800}{9550}$$

$$P = 113 \text{ kW}$$

4. exemple - système hydraulique:

Débit volumétrique de la pompe $Q = 60$ l/min
Pression $p = 170$ bar

A combien s'élève la puissance si le degré de rendement n'est pas pris en compte?

Solution:

$$P = \frac{60 \cdot 170}{600}$$

$$P = 17 \text{ kW}$$

9.7 Régimes de la prise de mouvement sur la boîte de transfert

Le régime n_N d'une prise de mouvement sur la boîte de transfert utilisé en fonction de la distance est indiqué en tours par mètre franchi. Il se calcule comme suit:

Formule 33: Nombre de tours par mètre, prise de mouvement sur la boîte de transfert

$$n_N = \frac{i_A \cdot i_V}{U}$$

La distance parcourue en mètres s à chaque tour de la prise de mouvement (valeur réciproque de n_N) est calculée comme suit:

Formule 34: Distance pour chaque tour, prise de mouvement sur la boîte de transfert

$$s = \frac{U}{i_A \cdot i_V}$$

Signification:

n_N	=	régime de la prise de mouvement en [tr/mn]
i_A	=	rapport du/des essieux moteurs
i_V	=	démultiplication de la boîte de transfert
U	=	circonférence de roulement du pneu en [m]
s	=	distance parcourue en [m]

Exemple:

Véhicule:	type H80 TGA 18.480 4x4 BL	
Pneus 315/80 R 22.5 avec circonférence de roulement:	U	= 3,280 m
Rapport du/des essieux moteurs:	i_A	= 5,33
Démultiplication de la boîte de transfert G 172 en rapport route:	i_v	= 1,007
Démultiplication en rapport tout-terrain:	i_v	= 1,652

Régime de la prise de mouvement en rapport route:

$$n_N = \frac{5{,}33 \cdot 1{,}007}{3{,}280}$$

$$n_N = 1{,}636 \text{ /m}$$

Ce qui correspond à une distance de:

$$s = \frac{3{,}280}{5{,}33 \cdot 1{,}007}$$

$$s = 0{,}611 \text{ m}$$

Régime de la prise de mouvement en rapport tout-terrain:

$$n_N = \frac{5{,}33 \cdot 1{,}652}{3{,}280}$$

$$n_N = 2{,}684 \text{ /m}$$

Ce qui correspond à une distance de:

$$s = \frac{3{,}280}{5{,}33 \cdot 1{,}652}$$

$$s = 0{,}372 \text{ m}$$

9.8 Résistances à l'avancement

Les principales résistances à l'avancement sont:

- la résistance au roulement
- la résistance à la montée
- la résistance de l'air.

Un véhicule ne peut rouler que si la somme de toutes les résistances est vaincue. Les résistances sont les forces qui se contrebalancent avec la force de traction (mouvement uniforme) ou inférieures à celle-ci (mouvement accéléré).

Formule 35: Force de résistance au roulement

$$F_R = 9{,}81 \cdot f_R \cdot G_z \cdot \cos\alpha$$

Formule 36: Force de résistance à la montée

$$F_S = 9{,}81 \cdot G_z \cdot \sin\alpha$$

Angle d'inclinaison de la montée (= formule 23 voir le paragraphe 9.4.2 Angle d'inclinaison de la montée ou de la descente)

$$\tan \alpha = \frac{p}{100}, \quad \alpha = \arctan \frac{p}{100}$$

Formule 37: Résistance de l'air

$$F_L = 0{,}6 \cdot c_W \cdot A \cdot v^2$$

Signification:

F_R	=	force de résistance au roulement en [N]
f_R	=	coefficient de résistance au roulement, voir tableau 29
G_Z	=	masse totale du train routier en [kg]
α	=	angle d'inclinaison de la montée en [°]
F_S	=	force de résistance en côte en [N]
p	=	montée en [%]
F_L	=	force de résistance de l'air [N]
c_W	=	coefficient de résistance de l'air
A	=	surface avant du véhicule en [m²]
v	=	vitesse en [m/s]

Exemple:

Tracteur de semi-remorque:	G_Z	=	40.000 kg
Vitesse:	v	=	80 km/h
Montée:	p_f	=	3%
Surface avant du véhicule:	A	=	7 m²
Coefficient de résistance au roulement pour bonne route asphaltée:	f_R	=	0,007

Il faut déterminer la différence:

- avec déflecteur, $c_{W1} = 0{,}6$
- sans déflecteur, $c_{W2} = 1{,}0$

Solution:

Calcul annexe 1:

Conversion de la vitesse de déplacement de km/h en m/s:

$$v = \frac{80}{3{,}6} = 22{,}22 \text{ m/s}$$

Calcul annexe 2:

Conversion de l'aptitude en côte de % en degrés:

$$\alpha = \arctan \frac{3}{100} = \arctan 0{,}03$$

$$\alpha = 1{,}72°$$

1. Calcul de la résistance au roulement:

$$F_R = 9{,}81 \cdot 0{,}007 \cdot 40000 \cdot \cos 1{,}72°$$

$$F_R = 2746\ N$$

2. Calcul de la résistance à la montée:

$$F_S = 9{,}81 \cdot 40000 \cdot \sin 1{,}72°$$

$$F_S = 11778\ N$$

3. Calcul de la résistance de l'air F_{L1} avec déflecteur:

$$F_{L1} = 0{,}6 \cdot 0{,}6 \cdot 7 \cdot 22{,}22^2$$

$$F_{L1} = 1244\ N$$

4. Calcul de la résistance de l'air F_{L2} sans déflecteur:

$$F_{L2} = 0{,}6 \cdot 1 \cdot 7 \cdot 22{,}22^2$$

$$F_{L2} = 2074\ N$$

5. Résistance totale F_{tot1} avec déflecteur:

$$F_{tot1} = F_R + F_s + F_{L1}$$

$$F_{tot1} = 2746 + 11778 + 1244$$

$$F_{tot1} = 15768\ N$$

6. Résistance totale F_{tot2} sans déflecteur:

$$F_{tot2} = F_R + F_s + F_{L2}$$

$$F_{tot2} = 2746 + 11778 + 2074$$

$$F_{tot2} = 16598\ N$$

7. Puissance requise P_1 avec déflecteur sans degré de rendement:

(puissance selon la formule 30: puissance si mouvement dans un plan)

$$P_1' = \frac{F_{tot1} \cdot v}{1000}$$

$$P_1' = \frac{15768 \cdot 22{,}22}{1000}$$

$$P_1' = 350\ kW\ (476\ PS)$$

8. Puissance requise P_2 sans déflecteur sans degré de rendement:

$$P_2' = \frac{F_{ges2} \bullet v}{1000}$$

$$P_2' = \frac{16598 \bullet 22{,}22}{1000}$$

$$P_2' = 369 \text{ kW } (502 \text{ PS})$$

9. Puissance requise P_1 avec déflecteur avec degré de rendement total dans la chaîne cinématique $\eta = 0{,}95$:

$$P_1 = \frac{P_1'}{\eta} = \frac{350}{0{,}95}$$

$$P_1 = 368 \text{ kW } (501 \text{ PS})$$

10. Puissance requise P_2 sans déflecteur avec degré de rendement total dans la chaîne cinématique $\eta = 0{,}95$:

$$P_2 = \frac{P_2'}{\eta} = \frac{369}{0{,}95}$$

$$P_2 = 388 \text{ kW } (528 \text{ PS})$$

9.9 Cercle de braquage

Lorsqu'un véhicule tourne en rond, chaque roue décrit un cercle. Le cercle extérieur et son rayon surtout sont intéressants. Le calcul n'est pas précis étant donné que les verticales induites au centre de toutes les roues ne se coupent pas au milieu de la courbe (= condition d'Ackermann). Des forces dynamiques apparaissent durant le déplacement et influencent le roulage dans les virages. Les formules suivantes sont toutefois valables pour procéder à des estimations:

Formule 38: Ecart entre les essieux inclinés

$$j = s - 2r_o$$

Formule 39: Valeur théorique de l'angle extérieur de braquage

$$\cot ß_{ao} = \cot ß_i + \frac{j}{l_{kt}}$$

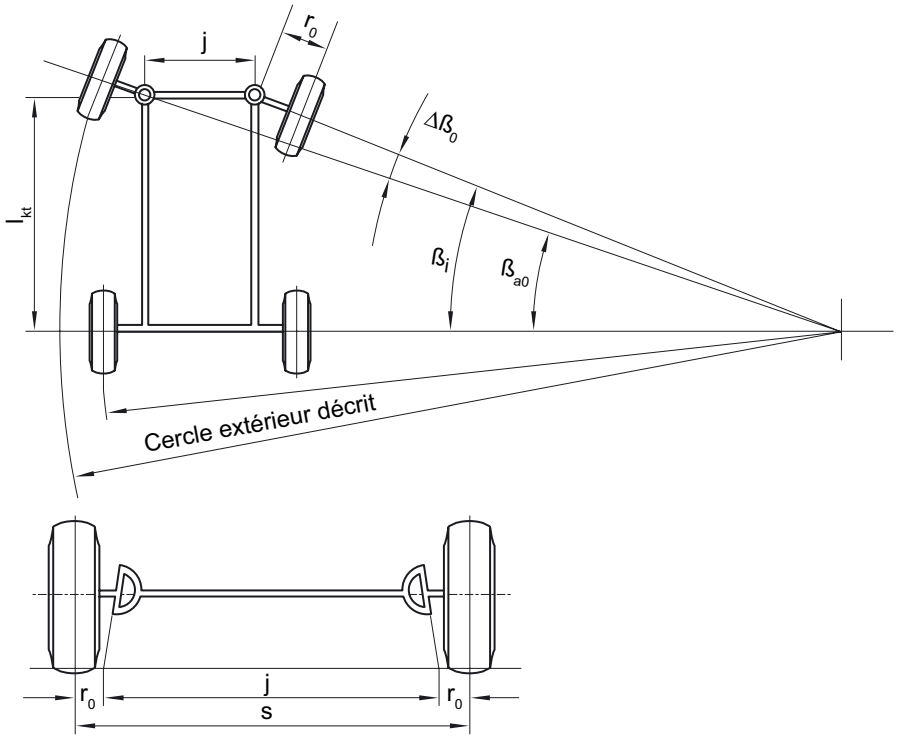
Formule 40: Ecart de braquage

$$ß_F = ß_a - ß_{ao}$$

Formule 41: Rayon du cercle décrit

$$r_s = \frac{l_{kt}}{\sin ß_{ao}} + r_o - 50 \bullet ß_F$$

Figure 104: Interaction cinématique pour la détermination du cercle décrit ESC-172



Exemple:

Véhicule:	type H06 TGA 18.350 4x2 BL
Empattement:	l_{kt} = 3.900 mm
Essieu avant:	type VOK-09
Pneus:	315/80 R 22.5
Jante:	22.5 x 9.00
Voie:	s = 2.048 mm
Déport au sol de l'axe de pivot:	r_0 = 49 mm
Angle intérieur de braquage:	$ß_i$ = 49,0°
Angle extérieur de braquage:	$ß_a$ = 32°45‘ = 32,75°

1. Ecart entre les essieux inclinés

$$j = s - 2 \cdot r_o = 2048 - 2 \cdot 49$$
$$j = 1950$$

2. Valeur de consigne de l'angle de braquage extérieur

$$\cot ß_{ao} = \cot ß_i + \frac{j}{l_{kt}} = 0{,}8693 + \frac{1950}{3900}$$

$$\cot ß_{ao} = 1{,}369$$

$$ß_{ao} = 36{,}14°$$

3. Ecart de braquage

$$ß_F = ß_a - ß_{ao} = 32,75° - 36,14° = -3,39°$$

4. Rayon du cercle décrit

$$r_s = \frac{3900}{\sin 36,14°} + 49 - 50 \bullet (-3,39°)$$

$$r_s = 6831 \text{ mm}$$

9.10 Calcul de la charge sur les essieux

9.10.1 Exécution d'un calcul de la charge sur les essieux

Il est absolument indispensable de calculer la charge sur les essieux pour optimiser le véhicule et concevoir correctement la carrosserie. La coordination entre la carrosserie et le camion n'est possible que si ce dernier est pesé avant de commencer les travaux concernant la carrosserie. Les poids obtenus lors du pesage doivent être intégrés au calcul de la charge sur les essieux.

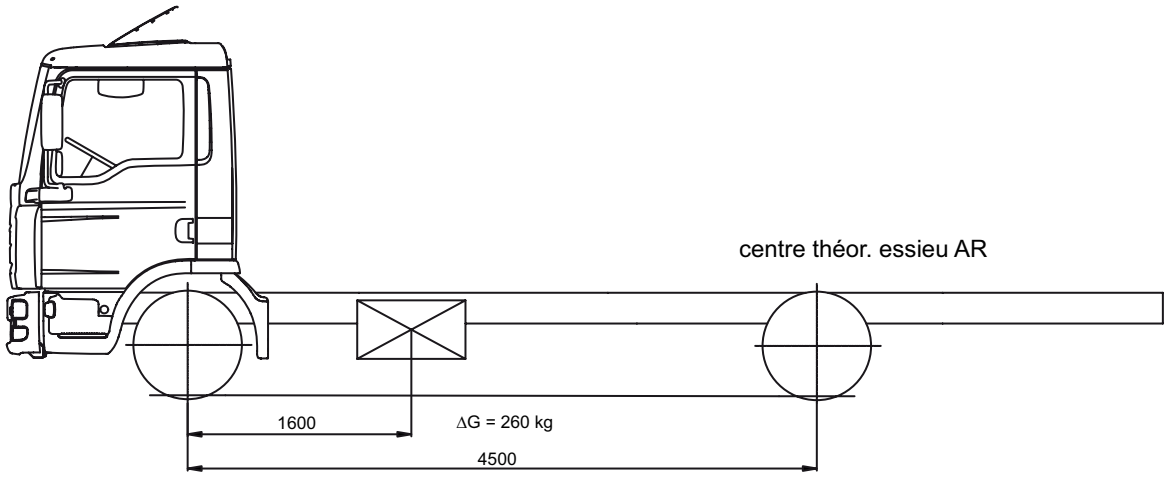
Un calcul de la charge sur les essieux est expliqué ci-après. Le théorème de détermination du couple permet de répartir les poids des organes sur l'essieu AV et l'essieu AR. Toutes les cotes d'écartement doivent être rapportées au centre théorique de l'essieu AV. Pour faciliter la compréhension, le poids n'est pas utilisé dans les formules ci-après au sens de la force induite par le poids en [N] mais au sens des masses en [kg].

Exemple:

Un réservoir de 400 l est monté à la place d'un réservoir de 140 l et on recherche la répartition du poids sur les essieux AV et AR.

Différence de poids:	ΔG	=	400 - 140 = 260 kg
Ecart par rapport au centre théorique de l'essieu AV		=	1.600 mm
Empattement théorique	l_t	=	4.500 mm

Figure 105: Calcul de la charge sur les essieux: disposition du réservoir ESC-550



Solution:

Formule 42: Différence de poids sur l'essieu AR:

$$\Delta G_H = \frac{\Delta G \bullet a}{l_t}$$

$$= \frac{260 \bullet 1600}{4500}$$

$$\Delta G_H = 92 \text{ kg}$$

Formule 43: Différence de poids sur l'essieu avant:

$$\Delta G_V = \Delta G \bullet \Delta G_H$$

$$= 260 - 92$$

$$\Delta G_V = 168 \text{ kg}$$

Arrondir au kg supérieur ou inférieur suffit complètement dans la pratique.
Veillez à ce que le signe mathématique placé devant soit correct. Il a été convenu ce qui suit:

- Cotes:
  - toutes les cotes de distance DEVANT le centre théorique de l'essieu AV sont désignées par un signe MOINS (-)
  - toutes les cotes de distance DERRIERE le centre théorique de l'essieu AV sont désignées par un signe PLUS (+)
- Poids
  - tous les poids CHARGEANT le véhicule sont désignées par un signe PLUS (+)
  - tous les poids d'organes DELESTANT le véhicule sont désignées par un signe MOINS (-).

Exemple - plaque pour chasse-neige

Poids $\Delta G = 120$ kg
Distance par rapport au centre du 1er essieu a = -1600 mm
Empattement théorique $l_t = 4500$ mm
Il est recherché la répartition de la charge sur les essieux AV et AR.

Essieu AR:

$$\Delta G_H = \frac{\Delta G \bullet a}{l_t} = \frac{120 \bullet (-1600)}{4500}$$

$$\Delta G_H = -43 \text{ kg, l'essieu AR a été délesté.}$$

Essieu AV:

$$\Delta G_V = \Delta G - \Delta G_H = 120 - (-43)$$

$$\Delta G_V = 163 \text{ kg, l'essieu AV a été chargé.}$$

Un calcul intégralement effectué de la charge sur les essieux est représenté à titre d'exemple dans le tableau suivant.
Deux variantes y sont comparées (variante 1 avec flèche de grue de chargement rabattue, variante 2 avec flèche de grue de chargement tendue, voir le tableau 29)

Tableau 29: Exemple de calcul de la charge sur les essieux

CALCUL DE CHARGE SUR ESSIEU
MAN - Nutzfahrzeuge AG, Postf. 500620, 80976 München

Dpt.	ESC	Fzg., MAN	TGL 8.210 4x2 BB		2006-12-20
Resp.		Empattement	3600	N° calc.. :	N03-
Code		Emp. tech.	3600	N° KSW. Tél.	
		Porte-à faux:	1275 = série	N° AE.	
		Porte-à faux:	= spécial	N° châssis	
		Porte-à faux tech.:	1275	N° fichier	
VN:		N° dessin véh.:	81.99126.0186	N° ESC	
Client		Carrosserie:	**3800 mm tri-benne et grue de charg. derrière la cabine**		
Lieu			**couple total grue 67 kNm**		

Désignation	Dist. c. t..	Distribution de charge sur			Dist.c.t.	Distribution de charge sur		
	essieu AV	EssieuAV	Essieu AR	total	EssieuAV	Essieu AV	Essieu AR	Total
Châssis avec chauffeur, outil et roue de secours		2.610	875	3.485		2.610	875	3.485
Attelage de remorque	4.875	-12	47	35	4.875	-12	47	35
Tuyau d'échappement surélevé à gauche	480	30	5	35	480	30	5	35
Siège confort avec chauffeur	-300	16	-1	15	-300	16	-1	15
Réservoir de carburant en acier, 150 l (série 100 l)	2.200	27	43	70	2.200	27	43	70
Attelage à tête sphérique	4.925	-4	14	10	4.925	-4	14	10
Garde-boue en plastique essieu AR	3.600	0	25	26	3.600	0	25	25
Réservoir d'air fonct. remorque (benne)	2.905	4	16	20	2.905	4	16	20
Prise de mouvement et pompe	1.500	11	4	15	1.500	11	4	15
Pneus essieu AR 225/75 R 17,5	3.600	0	10	10	3.600	0	10	10
Pneu essieu AV 225/75 R 17,5	0	5	0	5	0	5	0	5
Traverse finale pour attelage de remorque	4.875	-11	41	30	4.875	-11	41	30
Banque	-300	22	-2	20	-300	22	-2	20
Stabilisateur essieu AR	3.900	-3	33	30	3.900	-3	33	30
Autres	1.280	29	16	45	1.280	29	16	45
Réservoir d'huile	1.559	60	45	105	1.559	60	45	105
Grue de chargement, flèche rabattue **	1.020	631	249	880	0	0	0	0
Renforcement dans la zone de la grue	1.100	31	14	45	1.100	31	14	45
Châssis auxiliaire et benne basculante	3.250	90	840	930	3.250	90	840	930
Grue de chargement, flèche tendue * **					**0**	**0**	**0**	**0**
					1.770	**447**	**433**	**880**
					0	0	0	0
					0	0	0	0

Poids à vide châssis		3.540	2.275	5.815		3.357	2.458	5.815
Charges admissible		3.700	5.600	7.490		3.700	5.600	7.490
Différence poids à vide –charges adm.		160	3.325	1.675		343	3.142	1.675
Centre de grav. pour charge utile - charge maxi VA	.	X1 =	1.515	1.675	738	343	1.332	1.675
Charge et carrosserie par rapport à essieu AR chargé au max.	X2 =	-1.650	3.325	1.675	-3153	-1467	3.142	1.675
par rapport au centre technique d'essieu AR	X3 =	116	1.559	1.675	250	116	1.559	1.675
Surcharge essieu		-44	-1766			-227	-1.583	
Perte de charge utile due à une surcharge sur essieu				0				0
En cas de chargement homogène il reste		116	1559	1675		116	1.559	1.675
Charge utile	0	0	0	0	0	0	0	0
Véhicule chargé		3.656	3834	7490		3473	4.017	7.490
Charge maximale essieu ou véhicule		98,8%	68,5%	100,0%		93,9%	71,7%	100,0%
Répartition de la charge sur essieu		48,8%	51,2%	100,0%		46,4%	53,6%	100,0%
Véhicule vide		3540	2275	5815		3357	2458	5815
Charge maximale essieu ou véhicule		95,7%	40,6%	77,6%		90,7%	43,9%	77,6%
Répartition de la charge sur essieu		60,9%	39,1%	100,0%		57,7%	42,3%	100,0%
Porte-à-faux du véhicule 47,2 %								
***** Appui de la flèche de grue vers l'arrière (délestage essieu AV !!)**								
Observer les tolérances de poids selon DIN 70020 ! Indications sous réserves.								

9.10.2 Calcul du poids avec l'essieu traîné relevé

Les poids indiqués dans MANTED® (www.manted.de) et les autres documents techniques pour les essieux avec un essieu traîné ont été déterminés alors que cet essieu était abaissé. Un calcul permet de déterminer facilement la répartition des charges sur l'essieu avant et l'essieu moteur après relèvement de l'essieu traîné.

Poids sur le 2e essieu (essieu moteur) quand le 3e essieu (essieu traîné) est relevé:

Formule 44: Poids sur le 2e essieu, 3e essieu relevé

$$G_{2an} = \frac{G_{23} \bullet l_t}{l_{12}}$$

Signification:

G_{2an}	=	Poids à vide sur le 2e essieu si 3e essieu relevé [kg]
G_{23}	=	Poids à vide des 2e et 3e essieux en [kg]
l_{12}	=	Empattement entre 1er essieu et 2e essieu en [mm]
l_t	=	Empattement théorique en [mm]

Poids sur l'essieu avant si 3e essieu relevé (essieu traîné):

Formule 45: Poids sur le 1er essieu, 3e essieu relevé

$$G_{1an} = G - G_{2an}$$

Signification:

G_{1an} = Poids à vide sur le 1er essieu si essieu traîné relevé [kg]
G = Poids à vide du véhicule en [kg]

Exemple:

Véhicule:	type H21 TGA 26.400 6x2-2 LL
Empattement:	4.800 + 1.350
Porte-à-faux du cadre:	2.600
Cabine:	XXL

Poids à vide avec essieu traîné abaissé:

Essieu AV G_{1ab} = 5.100 kg

Essieu moteur avec essieu traîné G_{23} = 3.505 kg

Poids à vide G = 8.605 kg

Charges admissibles sur essieu: 7.500 kg / 11.500 kg / 7.500 kg

Solution:

1. Détermination de l'empattement théorique (voir le chapitre «Généralités»):

$$l_t = l_{12} + \frac{G_3 \cdot l_{23}}{G_2 + G_3}$$

$$l_t = 4.800 + \frac{7.500 \cdot 1.350}{11.500 + 7.500}$$

l_t = 5.333 mm

2. Détermination du poids à vide du 2e essieu (= essieu moteur) si 3e essieu relevé (= essieu traîné):

$$G_{2an} = l_{12} + \frac{G_{23} \cdot l_t}{l_{12}} = \frac{3.505 \cdot 5.333}{4.800}$$

G_{2an} = 3.894,2 kg

3. Détermination du poids à vide du 1er essieu (= essieu AV) si 3e essieu relevé (= essieu traîné):

$G_{1an} = G - G_{2an}$

G_{1an} = 8.605 - 3.894,2

G_{1an} = 4.710,8 kg

9.11 Longueur des appuis de carrosserie en cas de carrosserie sans faux-châssis

Le calcul de la longueur indispensable des appuis ne tient pas compte de toutes les influences dans l'exemple suivant. Il montre toutefois une possibilité concrète et fournit de bonnes valeurs estimatives pour la pratique.

La longueur d'un appui se calcule comme suit:

Formule 46: Formule longueur des appuis sans faux-châssis

$$l = \frac{0{,}175 \cdot F \cdot E\,(r_R + r_A)}{\sigma_{0,2} \cdot r_R \cdot r_A}$$

Si le cadre et les appuis sont constitués de différents matériaux:

Formule 47: Module E pour différents matériaux

$$E = \frac{2E_R \cdot E_A}{E_R + E_A}$$

Signification:

l	=	longueur de chaque appui en [mm]
F	=	force de chaque appui en [N]
E	=	module d'élasticité en [N/mm²]
r_R	=	rayon extérieur du profilé du longeron du cadre en [mm]
r_A	=	rayon extérieur du profilé de l'appui en [mm]
$\sigma_{0,2}$	=	limite d'élasticité du matériau de moindre qualité en [N/mm²]
E_R	=	module d'élasticité du profilé du longeron du cadre en [N/mm²]
E_A	=	module d'élasticité du profilé de l'appui en [N/mm²]

Exemple:

Châssis pour carrosserie amovible type H21 TGA 26.400 6x2-2 LL, empattement 4500 + 1350, cabine grand espace, poids total autorisé 26000 kg, poids à vide du châssis 8915 kg.

Solution:

Pour la charge utile et la carrosserie, il reste environ	26.000 kg – 8.915 kg = 17.085 kg
Pour chaque appui si 6 paliers au niveau du châssis	17.085: 6 = 2.847 kg
Force	F = 2.847 kg • 9,81 kg • m/s² = 27.933 N
Rayon extérieur du profilé du cadre	r_R = 18 mm
Rayon extérieur du profilé de l'appui	r_A = 16 mm
Module d'élasticité pour acier	E = 210.000 N/mm²
Limite d'élasticité pour les deux matériaux	$\sigma_{0,2}$ = 420 N/mm²

La longueur mini de chaque appui peut être approximativement déterminée en utilisant la formule 46:

$$l = \frac{0{,}175 \cdot 27.933 \cdot 210.000 \cdot (18+16)}{430^2 \cdot 18 \cdot 16}$$

l = 655 mm

9.12 Dispositifs d’accouplement

9.12.1 Dispositif d’attelage

La taille nécessaire du dispositif d’attelage est déterminée par la valeur D.

La formule de la valeur D est la suivante:

Formule 48: Valeur D

$$D = \frac{9{,}81 \cdot T \cdot R}{T + R}$$

D = valeur D en [kN]
T = poids total admissible du véhicule remorqueur en [t]
R = poids total admissible de la remorque en [t]

Exemple:

Véhicule TGA H05 18.460 4x2 BL

Poids total autorisé 18.000 kg = T = 18 t

Charge remorquée 26.000 kg = R = 26 t

Valeur D:

$$D = \frac{9{,}81 \cdot 18 \cdot 26}{18 + 26}$$

$$D = 104 \text{ kN}$$

Le poids total admissible maxi du véhicule tracteur T est déterminé selon la formule suivante si le poids total admissible de la remorque R et la valeur D du dispositif d’accouplement sont indiqués:

$$T = \frac{R \cdot D}{(9{,}81 \cdot R) - D}$$

Le poids total admissible maxi de la remorque R est déterminé selon la formule suivante si le poids total admissible du véhicule tracteur T et la valeur D du dispositif d’accouplement sont indiqués:

$$R = \frac{T \cdot D}{(9{,}81 \cdot T) - D}$$

9.12.2 Remorque à timon rigide / à essieux centraux

D’autres conditions doivent être appliquées en plus à la formule de la valeur D pour les remorques à timon rigide / à essieux centraux : les charges remorquées s’exerçant au niveau des dispositifs d’attelage et des traverses arrière sont moindres étant donné qu’il faut également prendre en compte dans ce cas la charge d’appui exercée verticalement par le timon sur le dispositif.

Les valeurs D_c et V ont été adoptées dans l’Union Européenne via la directive 94/20/CE afin d’harmoniser la réglementation:

Les formules suivantes s'appliquent:

Formule 49: Formule valeur D_c pour remorque à essieu rigide / à essieux centraux

$$D_C = \frac{9{,}81 \cdot T \cdot C}{T + C}$$

Formule 50: Formule valeur V pour remorque à essieux centraux / à timon rigide avec une charge d'appui de ≤ 10 % de la masse tractée et pas plus de 1.000 kg

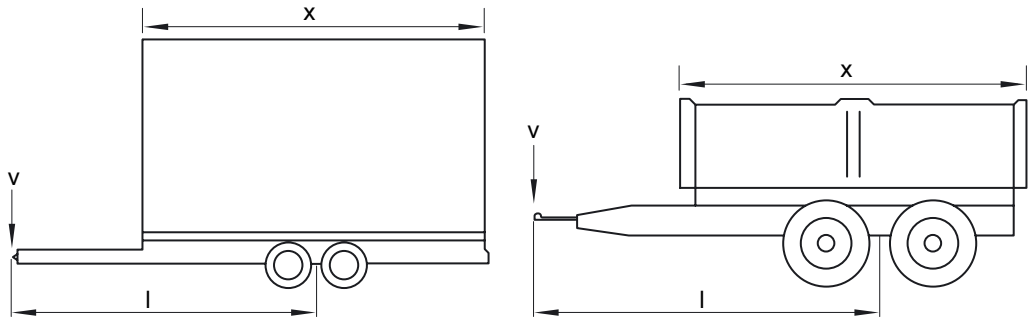
$$V = a \cdot \frac{X^2}{l_2} \cdot C$$

1,0 doit être utilisé lors du calcul mathématique des valeurs si $x^2/l^2 < 1$

Signification:

D_C	=	valeur D réduite en cas d'accrochage d'une remorque à essieux centraux en [kN]
T	=	poids total admissible du tracteur en [t]
C	=	somme des charges sur essieux de la remorque à essieux centraux chargée avec la masse admissible en [t] sans charge d'appui S
V	=	valeur V en [kN]
a	=	accélération comparative au point de liaison en [m/s²]. Il faut utiliser: 1,8m/s² si suspension pneumatique ou une suspension comparable au niveau du tracteur respectivement 2,4m/s² pour toutes les autres suspensions
x	=	longueur de la carrosserie de la remorque voir figure 106
l	=	longueur théorique du timon voir figure 106
S	=	charge d'appui du timon au point de liaison en [kg]

Figure 106: Longueur de carrosserie de remorque et longueur théorique de (voir aussi le chapitre 4.8 « Dispositifs d'accouplement ») ESC-510



Exemple:

Véhicule:	type N13 TGL 8.210 4x2 BL
Poids total autorisé:	7.490 kg = T = 7,49 t
Remorque:	
Somme des charges sur essieux de remorque:	11.000 kg = C = 11 t
Charge d'appui:	S = 700 kg
Longueur de la carrosserie:	x = 6,2 m
Longueur théorique de timon:	l = 5,2 m

Question posée: Les deux véhicules peuvent-ils constituer un ensemble routier si la traverse arrière renforcée est montée sur le camion avec le dispositif d'attelage Ringfeder 864?

Solution:

Valeur D_c:

$$D_C = \frac{9{,}81 \cdot T \cdot C}{T + C} = \frac{9{,}81 \cdot 7{,}49 \cdot 11}{7{,}49 + 11}$$

$$D_C = 43{,}7 \text{ kN}$$

Valeur D_c de la traverse arrière : = 64 kN (voir le fascicule «Dispositifs d'accouplement TG», tableau 2)

$$\frac{x^2}{l^2} = \frac{6{,}2^2}{5{,}2^2} = 1{,}42$$

$$V = a \frac{x^2}{l^2} \cdot C = 1{,}8 \cdot 1{,}42 \cdot 11$$ (1,8 en cas de suspension pneumatique à l'essieu AR du camion)

$$V = 28{,}12 \text{ kN}$$

Valeur V de la traverse arrière = 35 kN (voir fascicule «Dispositifs d'accouplement TG», tableau 2).

Les deux véhicules peuvent former un ensemble routier mais il faut impérativement que la charge mini sur l'essieu avant soit égale à 30 % du poids du véhicule considéré (y compris la charge d'appui) selon les Bases techniques générales dans la directive de carrosserie TGL/TGM.
Un camion à vide ne doit remorquer qu'une remorque à essieu central non chargée.

9.12.3 Sellette d'attelage

La taille requise pour la sellette est déterminée par la valeur D. La formule de la valeur D pour les sellettes est la suivante:

Formule 51: Valeur D sellette d'attelage

$$D = \frac{0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot T \cdot R}{T + R - U}$$

Si la valeur D est donnée et le poids total admissible de la semi-remorque est recherché, la formule suivante s'applique:

Formule 52: Poids total admissible de la semi-remorque

$$R = \frac{D \cdot (T - U)}{(0{,}6 \cdot 9.81 \cdot T) - D}$$

Le poids total admissible de la semi-remorque et la valeur D de la sellette d'attelage étant déterminés, la formule suivante s'applique pour le calcul du poids total admissible du tracteur de semi-remorque:

Formule 53: Poids total admissible du tracteur de semi-remorque

$$T = \frac{D \cdot (R - U)}{(0{,}6 \cdot 9.81 \cdot R) - D}$$

Si la charge sur sellette est recherchée et toutes les autres charges sont connues, la formule suivante s'applique:

Formule 54: Formule sellette d'attelage

$$U = T + R - \frac{0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot T \cdot R}{D}$$

Signification:

D	=	valeur D en [kN]
R	=	poids total admissible pour la semi-remorque en [t] y compris la charge sur sellette
T	=	poids total admissible pour le tracteur en [t] y compris la charge sur sellette
U	=	charge sur sellette en [t]

Exemple:

Tracteur de semi-remorque:	TGA 18.390 4x2 LL
Charge sur sellette selon plaquette signalétique remorque:	U = 10.750 kg = 10,75 t
Poids total autorisé du tracteur de semi-remorque:	18.000 kg = T = 18 t
Poids total autorisé de la semi-remorque:	32.000 kg = R = 32 t

Valeur D:

$$D = \frac{0{,}6 \cdot 9{,}81 \cdot 18 \cdot 32}{18 + 32 - 10{,}75}$$

$$D = 86{,}38 \text{ kN}$$